

**Messaggio  
 concernente l'iniziativa popolare  
 «Per i trasporti pubblici» e il controprogetto diretto  
 (Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento  
 dell'infrastruttura ferroviaria, FAIF)**

del 18 gennaio 2012

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», che vi proponiamo di sottoporre al voto del Popolo e dei Cantoni con la raccomandazione di respingerla. Nel contempo vi sottoponiamo, per approvazione, un controprogetto diretto all'iniziativa, che vi proponiamo di sottoporre simultaneamente al voto del Popolo e dei Cantoni con la raccomandazione di accettarlo.

Proponiamo inoltre di togliere di ruolo i seguenti interventi parlamentari:

|      |   |         |                                                                                                     |
|------|---|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2009 | P | 08.3831 | Terzo binario Losanna–Ginevra. Prefinanziamento da parte dei Cantoni (N 09.03.09, Reymond)          |
| 2010 | P | 10.3479 | Misure per ovviare alle carenze della rete delle Ferrovie federali svizzere (N 01.10.10, Segmüller) |
| 2011 | P | 11.3391 | Bilancio del sovvenzionamento trasversale strada-ferrovia dal 1950 (N 17.06.2011, Reymond)          |
| 2011 | P | 11.3736 | Evoluzione dei prezzi dei trasporti pubblici (N 30.09.2011, Teuscher)                               |

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

18 gennaio 2012 In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Eveline Widmer-Schlumpf  
 La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

---

## Compendio

*Il finanziamento del nostro sistema ferroviario non è più garantito: non è sufficiente per continuare ad assicurare un esercizio sicuro e affidabile nonché per realizzare le necessarie fasi di ampliamento. L'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» propone pertanto di destinare una parte degli introiti provenienti dall'imposta sugli oli minerali, attualmente impiegati per il traffico stradale, ai trasporti pubblici e al trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Il Consiglio federale respinge l'iniziativa presentando un controprogetto diretto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Il progetto prevede da un lato un nuovo sistema per finanziare l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il punto centrale del sistema consiste nella creazione di un nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer). Parallelamente, il Consiglio federale ha posto in consultazione un programma a lungo termine di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) e ha proposto una prima fase di ampliamento 2025 che contempla investimenti per 3,5 miliardi di franchi. Questa fase migliorerà l'offerta della rete celere regionale (S-Bahn), introdurrà su molte linee la cadenza semioraria e potenzierà il traffico merci.*

### Premessa

*Dall'inizio degli anni Novanta, la Svizzera persegue una politica dei trasporti sostenibile e coerente. Grazie a questa politica, appoggiata dal popolo, è stato possibile realizzare progetti come Ferrovia 2000, la Nuova ferrovia transalpina (NFTA), il raccordo alla rete europea ad alta velocità e l'ampliamento del traffico d'agglomerato, che hanno reso più interessanti i trasporti pubblici. Con il forte aumento della domanda, i costi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria sono notevolmente cresciuti e il miglioramento dell'offerta ha comportato un carico maggiore sulla rete. I mezzi disponibili non bastano più ad assicurare la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS e delle ferrovie private. A medio termine la carenza di manutenzione provocherà perturbazioni più frequenti e pregiudicherà la sicurezza e la stabilità dell'orario. La domanda è destinata a crescere ulteriormente e i problemi di capacità si acuiranno notevolmente. Sono pertanto indispensabili un ulteriore ampliamento e mezzi finanziari supplementari.*

*Nel 2009 il Parlamento ha predisposto, con la legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF), un'ulteriore fase di ampliamento finanziata con l'attuale Fondo FTP. Parallelamente, nell'articolo 10 LSIF, il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di presentare al più presto il prossimo progetto per l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria. Sempre in virtù dello stesso articolo, l'Assemblea federale ha approvato il versamento di ulteriori mezzi nel Fondo FTP per finanziare gli ulteriori ampliamenti.*

---

*Il Consiglio federale raccomanda di respingere l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»*

*L'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», presentata il 6 settembre 2010, chiede un finanziamento sicuro per i trasporti pubblici. Essa propone di destinare una parte degli introiti provenienti dall'imposta sugli oli minerali, attualmente impiegati per il traffico stradale, ai trasporti pubblici e al trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Il nostro Collegio respinge questa proposta in quanto ritiene che rimetterebbe in discussione il finanziamento futuro dell'infrastruttura stradale e con il progetto FAIF propone un controprogetto diretto.*

#### *Lacuna di finanziamento*

*L'infrastruttura ferroviaria è al limite delle sue capacità. A causa della costante crescita della domanda, i treni sono spesso sovraffollati. Entro il 2030 si prevede un ulteriore incremento dell'ordine di circa il 60 per cento nel traffico viaggiatori e di circa il 70 per cento nel traffico merci. L'intenso utilizzo della rete ferroviaria e la messa in funzione di nuovi collegamenti (p. es. linea di transito di Zurigo, tratta NFTA del San Gottardo e del Ceneri, CEVA di Ginevra) generano un aumento dei costi di manutenzione e rinnovo. Il fabbisogno supplementare è stimato a 500 milioni di franchi all'anno.*

*Senza ampliare l'infrastruttura ferroviaria non sarà possibile far fronte a tale crescita. Occorre intervenire sia a livello di traffico a lunga distanza, tra gli agglomerati, sia a livello regionale, all'interno degli agglomerati. Per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, si deve inoltre ampliare ulteriormente l'asse nord-sud, mentre sull'asse est-ovest sono necessarie misure per assicurare capacità sufficienti al traffico merci. Per realizzare i nuovi progetti di ampliamento sono inoltre necessari circa 500 milioni di franchi supplementari all'anno. Nel complesso, per garantire la manutenzione e la realizzazione di un'ulteriore, contenuta fase di ampliamento, a medio termine si prevede un fabbisogno supplementare pari a circa 1 miliardo di franchi all'anno.*

*Nei prossimi anni occorrerà inoltre remunerare a condizioni di mercato e rimborsare progressivamente l'anticipo del Fondo FTP, che nel 2016 salirà a oltre 8 miliardi di franchi<sup>1</sup>. Questo genera un onere a titolo di interessi dell'ordine di 250 milioni di franchi all'anno nonché rimborsi annui per circa 600–700 milioni di franchi sull'arco di circa 12 anni (periodo tra il 2019 e il 2030 circa).*

#### **Contenuto del progetto**

##### *Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer)*

*In futuro tutti i costi dell'infrastruttura ferroviaria, compresi quelli per l'esercizio e il mantenimento della qualità, saranno finanziati da un unico fondo. L'attuale Fondo FTP, destinato ai grandi progetti ferroviari e limitato nel tempo, verrà integrato nel nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer), che sarà a tempo indeterminato. Il nuovo fondo è disciplinato dalla nuova legge sul Fondo per*

<sup>1</sup> In tutto il messaggio i valori sono espressi in termini reali (prezzi ottobre 2008 risp. 2010).

---

*l'infrastruttura ferroviaria (LFInFer). Il finanziamento attraverso un unico strumento crea presupposti identici per l'esercizio e il mantenimento della qualità da un lato e l'ampliamento dell'infrastruttura dall'altro. La gestione dei crediti è così più trasparente e più semplice.*

*Il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità verrà garantito da limiti di spesa quadriennali e dalle convenzioni sulle prestazioni sottoscritte con le imprese ferroviarie. Per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, che verrà realizzata in più fasi, sono previsti crediti d'impegno stanziati in virtù di decreti federali.*

*In questo modo il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria saranno coordinati molto meglio rispetto al passato: si riducono così i rischi per il bilancio della Confederazione e sarà possibile promuovere un ampliamento delle ferrovie in linea con i mezzi disponibili.*

*Il Fondo infrastrutturale, creato nel 2008, serve a finanziare il completamento della rete delle strade nazionali, l'eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali, i progetti di infrastruttura dei trasporti negli agglomerati, il miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati e prevede il versamento di contributi per le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche. Con l'entrata in vigore del progetto FAIF si potranno realizzare i progetti di rete celere regionale (S-Bahn) non ancora iniziati attingendo al Fondo FinFer.*

#### *Strumenti di finanziamento per il FInFer*

*Il fondo verrà alimentato dalle stesse entrate a destinazione vincolata che finora confluivano nel Fondo FTP: al massimo due terzi degli introiti della TTPCP, l'uno per mille dell'IVA e mezzi limitati nel tempo provenienti dall'imposta sugli oli minerali. Ad esse si aggiungeranno le risorse del bilancio ordinario della Confederazione finora destinate all'esercizio e al mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, che verranno portate a 2,3 miliardi di franchi. Il FInFer beneficerà inoltre di tre nuovi strumenti di finanziamento: l'aumento degli introiti dell'imposta federale diretta a seguito della fissazione di un limite massimo per la deduzione delle spese di trasporto, l'aumento dei prezzi delle tracce (adeguamento delle tariffe per i viaggiatori) e una nuova soluzione di finanziamento con i Cantoni, che porta una nuova ripartizione dei compiti tra questi ultimi e la Confederazione e inoltre assicura la parità di trattamento per FFS e ferrovie private. In futuro, la Confederazione si farà carico da sola del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (FFS e ferrovie private), mentre i Cantoni finanzieranno le installazioni per il pubblico che si trovano sul loro territorio (impianti delle FFS e delle ferrovie private). In tal modo anche i principali utenti e beneficiari del miglioramento dell'offerta, ossia i clienti delle ferrovie e i Cantoni, contribuiranno maggiormente al finanziamento dell'offerta.*

---

*Programma a lungo termine di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF): prospettiva a lungo termine dell'offerta ferroviaria e dell'ampliamento*

*L'ampliamento dell'offerta ferroviaria migliorerà la qualità insediativa e contribuirà alla realizzazione degli obiettivi legati alla pianificazione territoriale della Confederazione. A tale scopo il Consiglio federale definisce una prospettiva a lungo termine per la ferrovia, ponendo l'accento sul potenziamento delle capacità delle tratte, dei treni e delle stazioni. Nel traffico viaggiatori, sulle tratte particolarmente sollecitate saranno introdotte a lungo termine quattro corse cadenzate all'ora (p. es. sulle tratte Basilea/Berna–Zurigo–Winterthur, Losanna–Ginevra). Sulle altre linee principali è prevista la cadenza semioraria. Nei centri degli agglomerati la S-Bahn offrirà corse ogni quarto d'ora, mentre collegamenti veloci e diretti con le principali regioni turistiche valorizzeranno ulteriormente il turismo in queste zone. La competitività del traffico merci aumenterà grazie a tempi di trasporto concorrenziali, puntualità e condizioni di produzione favorevoli.*

*Le fasi di concretizzazione e attuazione di questa prospettiva a lungo termine sono oggetto di un programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), basato sulle pianificazioni di «Ferrovia 2030». Il programma si estende fino al 2050 circa e comporta investimenti per circa 42,5 miliardi di franchi; comprende, oltre agli ampliamenti della rete, anche una serie di altri elementi funzionali all'esercizio (p. es. impianti di stazionamento dei treni, approvvigionamento di corrente). Gli aspetti principali sono definiti nella legge sulle ferrovie.*

*Il PROSSIF verrà attuato in diverse fasi di ampliamento che il Consiglio federale sottoporrà al Parlamento di norma ogni quattro o otto anni.*

#### *Fase di ampliamento 2025*

*Il progetto prevede una fase di ampliamento con investimenti di circa 3,5 miliardi di franchi, da realizzare entro il 2025 circa, che completa e consolida i miglioramenti sull'asse est-ovest previsti dal SIF ed è reso possibile da importanti investimenti nelle aree di Losanna/Ginevra, Berna e Basilea. Questi interventi permettono di potenziare l'offerta del traffico regionale e a lunga distanza in queste aree. La fase di ampliamento 2025 consentirà di adottare una cadenza semioraria sulle tratte Locarno–Lugano, Zurigo–Coira, Zurigo–Lugano e Berna–Lucerna. Questa fase comporta anche una serie di misure per le ferrovie private nell'ordine di 400 milioni di franchi. Per gli impianti d'esercizio verranno inoltre investiti circa 400 milioni di franchi. Il traffico merci approfitterà dello smantellamento dell'ultima tratta a binario unico lungo il versante sud del Giura tra Ligerz e Twann.*

*Il progetto per la successiva fase di ampliamento, da realizzare entro il 2030 e per la quale occorreranno finanziamenti molto più consistenti, verrà probabilmente presentato al Parlamento nel 2017.*

#### *Coordinamento con il SIF*

*La fase di ampliamento 2025 è coordinata con il SIF, data la sovrapposizione temporale degli interventi di ampliamento. Pertanto la LSIF dovrà essere adattata. Con il programma di sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria verranno finanziati gli ampliamenti per l'impiego sull'asse est-ovest di treni passeggeri lunghi a*

---

*due piani. Tali ampliamenti consentono di offrire un maggior numero di posti a sedere sulle tratte fortemente sollecitate di Ginevra–Losanna e Berna–Zurigo–Winterthur. La tratta del Chestenberg non verrà realizzata nell’ambito del SIF. Nell’ambito dei lavori per l’ulteriore ampliamento verranno esaminate diverse varianti per eliminare i problemi di capacità sulla tratta Olten–Zurigo. Per il momento non verrà neppure attuata la prevista riduzione dei tempi di percorrenza tra la Svizzera occidentale e Berna.*

## **Indice**

|                                                                                                                                 |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>Compendio</b>                                                                                                                | <b>1284</b> |
| <b>Elenco delle abbreviazioni</b>                                                                                               | <b>1293</b> |
| <b>1 Aspetti formali e validità dell'iniziativa</b>                                                                             | <b>1296</b> |
| 1.1 Testo dell'iniziativa                                                                                                       | 1296        |
| 1.2 Riuscita formale e termini di trattazione                                                                                   | 1297        |
| 1.3 Validità                                                                                                                    | 1298        |
| <b>2 Situazione iniziale</b>                                                                                                    | <b>1298</b> |
| 2.1 I sistemi di trasporto creano vantaggi per la popolazione e l'economia                                                      | 1298        |
| 2.2 Panoramica dei flussi di finanziamento fra strada e ferrovia dal 1950                                                       | 1298        |
| 2.3 Un sistema efficiente di trasporti pubblici                                                                                 | 1300        |
| 2.4 Sistema attuale di finanziamento dei trasporti pubblici e relative lacune                                                   | 1301        |
| 2.5 Costi più elevati per l'esercizio e il mantenimento della qualità nei trasporti pubblici                                    | 1302        |
| 2.6 Ripercussioni dell'aumento del traffico sull'infrastruttura ferroviaria                                                     | 1303        |
| 2.7 Evoluzione delle tariffe nei trasporti pubblici                                                                             | 1303        |
| 2.8 Mandato del Parlamento per trovare i mezzi supplementari necessari all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria          | 1306        |
| 2.9 Problemi di finanziamento nel traffico stradale                                                                             | 1307        |
| <b>3 Scopo e contenuto dell'iniziativa</b>                                                                                      | <b>1308</b> |
| 3.1 Scopo dell'iniziativa                                                                                                       | 1308        |
| 3.2 Contenuto dell'iniziativa                                                                                                   | 1309        |
| 3.3 Commento e interpretazione del testo dell'iniziativa                                                                        | 1309        |
| 3.3.1 Commento                                                                                                                  | 1309        |
| 3.3.2 Interpretazione                                                                                                           | 1309        |
| <b>4 Valutazione dell'iniziativa</b>                                                                                            | <b>1310</b> |
| 4.1 Valutazione degli scopi dell'iniziativa                                                                                     | 1310        |
| 4.2 Ripercussioni dell'iniziativa                                                                                               | 1310        |
| 4.2.1 Ripercussioni finanziarie per la Confederazione e i Cantoni                                                               | 1310        |
| 4.2.2 Ripercussioni sull'ambiente                                                                                               | 1311        |
| 4.2.3 Ripercussioni sul rapporto con il diritto internazionale e sul rapporto con l'UE                                          | 1312        |
| 4.3 Pregi e difetti dell'iniziativa                                                                                             | 1312        |
| 4.3.1 Pregi dell'iniziativa                                                                                                     | 1312        |
| 4.3.2 Difetti dell'iniziativa                                                                                                   | 1312        |
| <b>5 Conclusioni</b>                                                                                                            | <b>1314</b> |
| 5.1 Il Consiglio federale raccomanda di respingere l'iniziativa                                                                 | 1314        |
| 5.2 Il Consiglio federale propone un controprogetto diretto                                                                     | 1314        |
| <b>6 Elementi fondamentali del progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)</b> | <b>1315</b> |
| 6.1 Panoramica del progetto FAIF                                                                                                | 1315        |

|                                                                                                                                 |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 6.2 Finanziamento                                                                                                               | 1316 |
| 6.2.1 Sistema di finanziamento futuro                                                                                           | 1316 |
| 6.2.2 Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) per finanziare l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento | 1317 |
| 6.2.3 Pianificabilità e flessibilità a lungo termine per un impiego dei mezzi in funzione del fabbisogno                        | 1318 |
| 6.2.4 Costi dell'infrastruttura ferroviaria                                                                                     | 1321 |
| 6.2.5 Maggiore efficienza nell'esercizio e nel mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria                       | 1322 |
| 6.2.6 Mezzi a destinazione vincolata per il FInFer                                                                              | 1323 |
| 6.2.7 Necessità di mezzi supplementari e di misure di controllo per colmare la lacuna di finanziamento                          | 1325 |
| 6.2.8 Misure per coprire la lacuna di finanziamento                                                                             | 1326 |
| 6.2.9 Piano globale di finanziamento, equilibrio tra attribuzioni e uscite                                                      | 1329 |
| 6.2.10 Passaggio dal Fondo FTP al FInFer                                                                                        | 1333 |
| 6.2.11 Delimitazione tra il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria e il Fondo infrastrutturale                                  | 1333 |
| 6.2.12 Possibilità di prefinanziamento e di cofinanziamento                                                                     | 1334 |
| 6.3 Ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria                                                                                 | 1335 |
| 6.3.1 Basi per l'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria                                                             | 1335 |
| 6.3.1.1 Condizioni quadro per il finanziamento dell'ampliamento                                                                 | 1335 |
| 6.3.1.2 Piano globale per l'ulteriore ampliamento a tappe dell'infrastruttura ferroviaria                                       | 1336 |
| 6.3.1.3 Base: prospettiva a lungo termine per la ferrovia                                                                       | 1337 |
| 6.3.1.4 Pianificazione dell'offerta e dell'infrastruttura                                                                       | 1339 |
| 6.3.2 Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF)                                                | 1341 |
| 6.3.2.1 Il PROSSIF in sintesi                                                                                                   | 1341 |
| 6.3.2.2 Premesse e genesi del PROSSIF                                                                                           | 1346 |
| 6.3.2.2.1 Evoluzione della domanda                                                                                              | 1346 |
| 6.3.2.2.2 Carenze di capacità                                                                                                   | 1347 |
| 6.3.2.3 Modifiche dei progetti nell'ambito del SIF                                                                              | 1350 |
| 6.3.2.4 Offerte e misure infrastrutturali del PROSSIF                                                                           | 1352 |
| 6.3.2.5 Altre parti del PROSSIF incluse le ferrovie private                                                                     | 1356 |
| 6.3.2.6 Investimenti complessivi del PROSSIF                                                                                    | 1360 |
| 6.3.3 Ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (fase di ampliamento 2025)                                                    | 1361 |
| 6.3.3.1 Panoramica della fase di ampliamento 2025                                                                               | 1361 |
| 6.3.3.2 Sintesi dei vantaggi della fase di ampliamento 2025 correlati al SIF                                                    | 1362 |
| 6.3.3.3 Offerta e infrastruttura della fase di ampliamento 2025                                                                 | 1365 |
| 6.3.3.4 Successiva fase di ampliamento                                                                                          | 1368 |
| 6.3.3.5 Progetti affini in ambito ferroviario                                                                                   | 1369 |
| 6.4 Motivazione e valutazione della soluzione proposta                                                                          | 1370 |
| 6.4.1 Presentazione delle alternative esaminate e respinte                                                                      | 1370 |
| 6.4.1.1 Misure di finanziamento respinte                                                                                        | 1370 |

|             |                                                                                                                                                                              |             |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 6.4.1.1.1   | Sistemi di finanziamento respinti                                                                                                                                            | 1370        |
| 6.4.1.1.2   | Fonti di finanziamento respinte                                                                                                                                              | 1371        |
| 6.4.1.1.2.1 | Nessuna entrata supplementare dalle fonti di finanziamento attuali                                                                                                           | 1372        |
| 6.4.1.1.2.2 | Nessuna modifica del rimborso e degli interessi dell'anticipo                                                                                                                | 1373        |
| 6.4.1.1.2.3 | Evitare nuove fonti di finanziamento                                                                                                                                         | 1374        |
| 6.4.1.1.3   | Varianti respinte per una partecipazione dei Cantoni                                                                                                                         | 1375        |
| 6.4.1.1.4   | Misure per l'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili                                                                                                            | 1376        |
| 6.4.1.2     | Infrastruttura ferroviaria: misure respinte                                                                                                                                  | 1377        |
| 6.4.1.2.1   | Traffico ad alta velocità in Svizzera                                                                                                                                        | 1377        |
| 6.4.1.2.2   | Limitazione al traffico a lunga distanza                                                                                                                                     | 1378        |
| 6.4.1.2.3   | Urgenza e ordini di priorità diversi                                                                                                                                         | 1379        |
| 6.4.1.2.4   | Fase di ampliamento 2025 completa                                                                                                                                            | 1379        |
| 6.4.2       | Risultati della procedura di consultazione                                                                                                                                   | 1381        |
| 6.4.2.1     | Posizione relativa all'impostazione generale del FAIF                                                                                                                        | 1381        |
| 6.4.2.2     | Opinioni sul sistema di finanziamento                                                                                                                                        | 1381        |
| 6.4.2.3     | Opinioni sull'ampliamento dell'infrastruttura                                                                                                                                | 1382        |
| 6.5         | Diritto comparato e rapporto con la legislazione europea                                                                                                                     | 1383        |
| 6.6         | Realizzazione                                                                                                                                                                | 1383        |
| 6.6.1       | Realizzazione in pieno svolgimento – adeguamento di ordinanze                                                                                                                | 1383        |
| 6.6.2       | Responsabilità                                                                                                                                                               | 1383        |
| 6.7         | Trattazione degli interventi parlamentari                                                                                                                                    | 1384        |
| <b>7</b>    | <b>Commento ai singoli articoli</b>                                                                                                                                          | <b>1384</b> |
| 7.1         | Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» (A)                                                                                            | 1384        |
| 7.2         | Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» (B) | 1384        |
| 7.3         | Legge federale sul finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (C)                                                                                         | 1388        |
| 7.3.1       | Legge federale sull'imposta federale diretta (LIFD)                                                                                                                          | 1388        |
| 7.3.2       | Legge federale sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID)                                                                                     | 1389        |
| 7.3.3       | Legge federale sulle ferrovie (Lferr)                                                                                                                                        | 1389        |
| 7.3.4       | Legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF)                                                                                                  | 1396        |
| 7.3.5       | Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)                                                                                                                       | 1398        |
| 7.3.6       | Legge federale sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (LFIInFer)                                                                                                         | 1399        |
| 7.4         | Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria (D)                                                                                 | 1402        |
| 7.5         | Decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria (E)                                                        | 1403        |

|                                                                                                                                                                                                      |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>8 Ripercussioni</b>                                                                                                                                                                               | <b>1404</b> |
| 8.1 Ripercussioni per la Confederazione                                                                                                                                                              | 1404        |
| 8.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni                                                                                                                                                           | 1406        |
| 8.3 Ripercussioni sull'economia                                                                                                                                                                      | 1407        |
| 8.4 Ripercussioni sulla società                                                                                                                                                                      | 1407        |
| 8.5 Ripercussioni sull'ordinamento del territorio, sull'ambiente<br>e a livello energetico                                                                                                           | 1408        |
| 8.6 Ripercussioni sull'infrastruttura stradale e sul suo finanziamento                                                                                                                               | 1409        |
| 8.6.1 Ripercussioni sul finanziamento speciale per il traffico stradale                                                                                                                              | 1409        |
| 8.6.2 Ripercussioni sull'ampliamento dell'infrastruttura stradale                                                                                                                                    | 1410        |
| <b>9 Programma di legislatura</b>                                                                                                                                                                    | <b>1410</b> |
| <b>10 Aspetti giuridici</b>                                                                                                                                                                          | <b>1411</b> |
| 10.1 Costituzionalità e legalità                                                                                                                                                                     | 1411        |
| 10.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera                                                                                                                                     | 1411        |
| 10.3 Forma dell'atto legislativo                                                                                                                                                                     | 1412        |
| 10.4 Subordinazione al freno delle spese                                                                                                                                                             | 1413        |
| 10.5 Rispetto dei principi della legge sui sussidi                                                                                                                                                   | 1413        |
| 10.6 Delega di poteri legislativi                                                                                                                                                                    | 1413        |
| <b>Glossario</b>                                                                                                                                                                                     | <b>1414</b> |
| <b>Allegati</b>                                                                                                                                                                                      |             |
| 1 Panoramica generale sul finanziamento dei trasporti                                                                                                                                                | 1419        |
| 2 Metodologia della valutazione della sostenibilità dell'offerta                                                                                                                                     | 1429        |
| 3 Metodologia per la stima e l'indicazione dei costi espressi in<br>margini di fluttuazione per tutte le misure esaminate                                                                            | 1433        |
| 4 Offerte e infrastrutture del PROSSIF                                                                                                                                                               | 1437        |
| 5 Valutazione delle misure del livello di priorità 1 e della<br>fase di ampliamento 2025                                                                                                             | 1453        |
| 6 Riepilogo di tutti gli investimenti nell'infrastruttura<br>suddivisi per regione                                                                                                                   | 1457        |
| <b>A Decreto federale concernente l'iniziativa popolare<br/>«Per i trasporti pubblici» (Disegno)</b>                                                                                                 | <b>1463</b> |
| <b>B Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento<br/>dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto<br/>all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici») (Disegno)</b> | <b>1467</b> |
| <b>C Legge federale concernente il finanziamento e l'ampliamento<br/>dell'infrastruttura ferroviaria (Disegno)</b>                                                                                   | <b>1469</b> |
| <b>D Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025<br/>dell'infrastruttura ferroviaria (Disegno)</b>                                                                                      | <b>1481</b> |
| <b>E Decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di<br/>ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria (Disegno)</b>                                                             | <b>1483</b> |

## Elenco delle abbreviazioni

|           |                                                                                                                     |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AB        | Appenzeller Bahnen                                                                                                  |
| AFC       | Amministrazione federale delle contribuzioni                                                                        |
| AFF       | Amministrazione federale delle finanze                                                                              |
| ARE       | Ufficio federale dello sviluppo territoriale                                                                        |
| ATA       | Associazione Traffico e Ambiente                                                                                    |
| BLS       | Società ferroviaria delle Alpi bernesi Berna–Lötschberg–Sempione                                                    |
| CC        | Credito complessivo                                                                                                 |
| CEVA      | Collegamento ferroviario Ginevra Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse                                                      |
| CI        | Credito d’impegno                                                                                                   |
| CJ        | Chemins de fer du Jura                                                                                              |
| Cost.     | Costituzione svizzera                                                                                               |
| CP        | Convenzione sulle prestazioni                                                                                       |
| CTT       | Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni delle Camere federali                                           |
| DATEC     | Dipartimento federale dell’ambiente, dei trasporti, dell’energia e delle comunicazioni                              |
| DFE       | Dipartimento federale delle finanze                                                                                 |
| DML       | Linea di transito Zurigo                                                                                            |
| FAIF      | Progetto concernente il finanziamento e l’ampliamento dell’infrastruttura ferroviaria                               |
| FF        | Foglio federale                                                                                                     |
| FFS       | Ferrovie federali svizzere                                                                                          |
| FI        | Fondo infrastrutturale                                                                                              |
| FIBI      | Gruppo di lavoro interdipartimentale Finanziamento dell’infrastruttura ferroviaria                                  |
| FInFer    | Fondo per l’infrastruttura ferroviaria                                                                              |
| FINIS     | Modifica del finanziamento dei progetti FTP                                                                         |
| FLP       | Ferrovia Lugano–Ponte Tresa                                                                                         |
| FMV       | Ferrovia Lugano–Mendrisio–Varese–Malpensa                                                                           |
| Fondo FTP | Fondo per i grandi progetti ferroviari                                                                              |
| FSTS      | Finanziamento speciale per il traffico stradale                                                                     |
| FTP       | Decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d’infrastruttura dei trasporti pubblici |
| GBC       | Galleria di base del Ceneri                                                                                         |
| GBG       | Galleria di base del San Gottardo                                                                                   |
| GBL       | Galleria di base del Lötschberg                                                                                     |
| GBZ       | Galleria di base dello Zimmerberg                                                                                   |
| GWh       | Gigawatt ora                                                                                                        |
| IF        | Imprese ferroviarie                                                                                                 |

|         |                                                                                                                          |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| INPC    | Indice nazionale dei prezzi al consumo                                                                                   |
| IRF     | Indice di rincaro delle opere ferroviarie                                                                                |
| IRN     | Indice di rincaro NFTA                                                                                                   |
| IT      | Imprese di trasporto                                                                                                     |
| ITC     | Imprese di trasporto titolari di una concessione (ferrovie private)                                                      |
| IVA     | Imposta sul valore aggiunto                                                                                              |
| LAID    | Legge sull'armonizzazione delle imposte dirette                                                                          |
| LDis    | Legge sui disabili                                                                                                       |
| Lferr   | Legge sulle ferrovie                                                                                                     |
| LFFS    | Legge sulle Ferrovie federali svizzere                                                                                   |
| LFInFer | Legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria                                                                         |
| LFIT    | Legge sul fondo infrastrutturale                                                                                         |
| LIFD    | Legge sull'imposta federale diretta                                                                                      |
| LS      | Limite di spesa                                                                                                          |
| LSIF    | Legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria                                                     |
| LTPP    | Legge sul traffico pesante                                                                                               |
| MGB     | Matterhorn Gotthard Bahn AG                                                                                              |
| MGI     | Matterhorn Gotthard Bahn Infrastruktur                                                                                   |
| MOB     | Ferrovia Montreux–Oberland bernese                                                                                       |
| NFTA    | Nuova ferrovia transalpina                                                                                               |
| NIBA    | Indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria                                                   |
| NPA     | Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni          |
| NT      | Nuova tratta                                                                                                             |
| OP      | Orario di punta                                                                                                          |
| OQC     | Ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al transito regionale |
| OTTP    | Ordinanza sul traffico pesante                                                                                           |
| PIL     | Prodotto interno lordo                                                                                                   |
| PPP     | Public Private Partnership                                                                                               |
| PROSSIF | Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria                                                         |
| RAV     | Rete ferroviaria ad alta velocità                                                                                        |
| RBL     | Stazione di smistamento di Limmattal                                                                                     |
| RBS     | Regionalverkehr Bern–Solothurn                                                                                           |
| RhB     | Ferrovia retica SA                                                                                                       |
| Rola    | Strada viaggiante                                                                                                        |
| SIF     | Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria<br>(cfr. LSIF; RS 742.140.2)                                             |
| SOB     | Ferrovie del Sud-Est                                                                                                     |
| STI     | Specifiche tecniche per l'interoperabilità                                                                               |
| TFTP    | Tassa forfettaria sul traffico pesante                                                                                   |
| TIM     | Trasporto individuale motorizzato                                                                                        |

|            |                                                                            |
|------------|----------------------------------------------------------------------------|
| TP         | Trasporti pubblici                                                         |
| TRV o TR   | Traffico regionale viaggiatori                                             |
| TTA        | Tassa sui transiti alpini                                                  |
| TTPCP      | Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni                    |
| UFT        | Ufficio federale dei trasporti                                             |
| UST        | Ufficio federale di statistica                                             |
| USTRA      | Ufficio federale delle strade                                              |
| UTP        | Unione dei trasporti pubblici                                              |
| VM         | Modellizzazione del traffico                                               |
| WAKO       | Compensazione del rollo                                                    |
| ZB         | Zentralbahn                                                                |
| ZINV DATEC | Sistema di indicatori e di obiettivi per i trasporti sostenibili del DATEC |

# Messaggio

## **1 Aspetti formali e validità dell'iniziativa**

### **1.1 Testo dell'iniziativa**

L'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» ha il tenore seguente:

I

La Costituzione federale<sup>2</sup> è modificata come segue:

*Art. 81a (nuovo) Trasporti pubblici*

La Confederazione e i Cantoni promuovono in tutte le regioni del Paese i trasporti pubblici su strada, per ferrovia e vie d'acqua, nonché il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia.

*Art. 86 cpv. 3, 3<sup>ter</sup> (nuovo), 4 e 5 (nuovo)*

<sup>3</sup> Impiega per i trasporti la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti dei trasporti terrestri. Questa quota a destinazione vincolata è ripartita come segue:

- a. una metà per i compiti di cui all'articolo 81a; il promovimento avviene principalmente mediante il finanziamento dell'infrastruttura;
- b. l'altra metà per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:
  1. costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali;
  2. provvedimenti volti a promuovere il traffico combinato e il trasporto di veicoli a motore accompagnati;
  3. provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati;
  4. contributi ai costi delle strade principali;
  5. contributi a opere di protezione contro le forze della natura e a provvedimenti di protezione dell'ambiente e del paesaggio resi necessari dal traffico stradale;
  6. contributi generali alle spese cantonali per le strade aperte ai veicoli a motore;
  7. contributi ai Cantoni senza strade nazionali.

<sup>3ter</sup> Il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali è impiegato per i compiti e spese connessi alla circolazione stradale di cui al capoverso 3 lettera b.

<sup>4</sup> Se questi mezzi non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento, differenziato secondo il tipo di carburante, sull'imposta di consumo.

<sup>5</sup> Il prodotto netto del supplemento sull'imposta di consumo sui carburanti dei trasporti terrestri è impiegato in parti uguali per i compiti e le spese di cui al capoverso 3 lettere a e b.

## II

Le disposizioni transitorie della Costituzione federale sono modificate come segue:

*Art. 196 n. 3 cpv. 2 lett. c*

*3. Disposizione transitoria dell'art. 87 (Ferrovie e altri mezzi di trasporto)*

<sup>2</sup> Per finanziare i grandi progetti ferroviari il Consiglio federale può:

- c. utilizzare fondi provenienti dall'imposta sugli oli minerali di cui all'articolo 86 capoverso 3 lettera a;

*Art. 197 n. 8 (nuovo)*

*8. Disposizione transitoria dell'articolo 86 (Imposta di consumo sui carburanti e altre tasse sul traffico)*

L'assegnazione dei mezzi secondo l'articolo 86 capoverso 3 è attuata entro tre anni dall'accettazione dell'articolo 81a da parte del Popolo e dei Cantoni.

## 1.2 Riuscita formale e termini di trattazione

L'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» è stata sottoposta all'esame preliminare della Cancelleria federale il 3 marzo 2009<sup>3</sup> ed è stata depositata il 6 settembre 2010 corredata delle firme necessarie.

Con decisione del 1° ottobre 2010, la Cancelleria federale ne ha constatato la riuscita formale con 139 653 firme valide<sup>4</sup>.

L'iniziativa è stata presentata sotto forma di progetto elaborato. Il nostro Collegio propone un controprogetto diretto all'iniziativa. Conformemente all'articolo 97 capoverso 2 della legge federale del 13 dicembre 2002<sup>5</sup> sul Parlamento (LParl), esso deve sottoporre all'Assemblea federale un disegno di decreto e un messaggio entro il 6 marzo 2012. In virtù dell'articolo 100 LParl, l'Assemblea federale ha tempo fino al 6 marzo 2013 per decidere in merito all'iniziativa popolare e al controprogetto.

<sup>3</sup> FF **2009** 1107

<sup>4</sup> FF **2010** 5843

<sup>5</sup> RS **171.10**

### 1.3

### Validità

L'iniziativa popolare soddisfa le condizioni di validità previste dall'articolo 139 capoverso 3 della Costituzione federale:

- a. è formulata sotto forma di progetto elaborato e soddisfa le esigenze di unità della forma;
- b. tra i singoli elementi dell'iniziativa esiste un nesso materiale e pertanto essa soddisfa le esigenze di unità della materia;
- c. non viola disposizioni cogenti del diritto internazionale pubblico e soddisfa le esigenze di compatibilità con tale diritto.

Pertanto, l'iniziativa è da considerarsi valida.

## 2

### Situazione iniziale

### 2.1

#### **I sistemi di trasporto creano vantaggi per la popolazione e l'economia**

Il sistema di trasporto svizzero, ben sviluppato, è un fattore di valorizzazione insediativa fondamentale e contribuisce in modo decisivo alla prosperità economica del nostro Paese. Esso deve essere calibrato sulle esigenze di mobilità della popolazione e dell'economia in modo da contribuire alla competitività internazionale, tutelando nel contempo i posti di lavoro e creando le basi per un ulteriore sviluppo economico.

Una rete di trasporti efficiente non solo migliora l'accessibilità ma favorisce anche la coesione territoriale della Svizzera. Questo è imprescindibile per l'attrattiva dei Cantoni e delle regioni quali luoghi di residenza o di insediamento di attività economiche. In questo modo tutte le aree del Paese possono partecipare allo sviluppo economico nazionale.

Sistemi di trasporto estesi e affidabili permettono di ampliare il bacino occupazionale aumentando l'offerta di personale qualificato e la possibilità di scelta di posti di lavoro. Tuttavia il pendolarismo genera anche costi.

Con una quota del 14 per cento circa, il traffico costituisce uno dei maggiori settori di spesa della Confederazione; per una panoramica al riguardo rimandiamo all'allegato 1, che riporta le spese sostenute dalla Confederazione per il traffico nel 2010.

Il Consiglio federale intende promuovere una mobilità sostenibile. Questo implica che la rete stradale e quella ferroviaria siano finanziate in modo sostenibile affinché risultino efficienti, ecologiche, sicure e gestite in modo economico.

### 2.2

#### **Panoramica dei flussi di finanziamento fra strada e ferrovia dal 1950**

Dal 1985 vengono riscosse tasse per l'utilizzazione delle strade i cui proventi sono impiegati per finanziare i trasporti pubblici e servono primariamente al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia o alla separazione dei flussi di traffico, contribuendo così a decongestionare la strada e ad aumentare la sicurezza del traffi-

co. I mezzi provengono dal finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)<sup>6</sup> e dalla tassa sul traffico pesante forfettaria o commisurata alle prestazioni (TFTP/TTPCP).

La tabella 1 riporta i flussi di finanziamento fra strada e ferrovia. Nell'allegato 1 figura uno schema dettagliato con commenti sui singoli elementi.

La metà dei proventi dell'imposta sugli oli minerali non è a destinazione vincolata. Insieme ad altre imposte, serve a finanziare le spese pubbliche generali e per questa ragione non figura nella tabella.

La tabella soddisfa l'esigenza formulata nel postulato Reymond (11.3391), che incarica il Consiglio federale di presentare in modo chiaro un bilancio dei flussi di finanziamento fra la strada e i trasporti pubblici dal 1950 al 2010<sup>7</sup>.

Complessivamente 16,6 miliardi di franchi provenienti dal FSTS e dalla TFTP/TTPCP sono stati destinati a voci di spesa collegate al traffico ferroviario. In media dal 1985 circa 640 milioni di franchi sono stati destinati annualmente a misure volte a decongestionare la strada e ad aumentare la sicurezza del traffico; i prelievi dal FSTS ammontavano a circa 350 milioni di franchi all'anno. L'impiego dei mezzi si basa su disposizioni costituzionali o legislative sottoposte a varie votazioni e accettate da Parlamento, popolo e Cantoni.

Il sistema poggia su tre decisioni:

- votazione popolare del 27 febbraio 1983 sul decreto federale sul nuovo disciplinamento dei dazi sui carburanti (approvato dal 52,7 % dei votanti, da 15 Cantoni e un Semicantone);
- votazione popolare del 29 novembre 1988 sul decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (approvato dal 63,5 % dei votanti e da 20 Cantoni e da un semicantone);
- decisione del 6 ottobre 2006 del Parlamento relativa alla legge sul fondo infrastrutturale.

<sup>6</sup> Il FSTS è alimentato dalla quota a destinazione vincolata dei proventi dell'imposta sugli oli minerali, dai proventi del supplemento fiscale sugli oli minerali e dal prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali secondo l'articolo 86 Cost.

<sup>7</sup> Nel postulato viene usato il termine di «sovvenzionamento incrociato». Secondo il Consiglio federale occorre relativizzare, in quanto le risorse sono utilizzate in primo luogo per il trasferimento del traffico pesante (e quindi per decongestionare le strade) e per la sicurezza del traffico.

**Flussi di finanziamento strada-ferrovia tra il 1950 e il 2010**

| Impiego                                                                                      | da             | a    | Totale contributi FSTS (in mio.) | Totale contributi TFTP/TTPCP (in mio.) |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------|----------------------------------|----------------------------------------|
|                                                                                              | 1950<br>o 1959 | 1984 | nessuno                          |                                        |
| Risanamento passaggi a livello e separazione dei flussi di traffico                          | 1985           | 2010 | 550                              |                                        |
| Binari di raccordo privati                                                                   | 1985           | 2010 | 430                              |                                        |
| Trasporto pubblico                                                                           | 1985           | 2010 | 3258                             |                                        |
| Parcheggi alle stazioni                                                                      | 1985           | 1996 | 109                              |                                        |
| Preparativi Alptransit Lötschberg e San Gottardo                                             | 1993           | 1997 | 159                              |                                        |
| Versamenti nel FTP dal FSTS per la NFTA                                                      |                | 2010 | 3560                             |                                        |
| Versamenti nel FTP dalla TFTP/TTPCP per la NFTA, Ferrovia 2000/SIF, RAV e risanamento fonico | 1998           | 2010 |                                  | 7455                                   |
| Versamenti nel Fondo infrastrutturale                                                        | 2008           | 2010 | 1052                             |                                        |
| <b>Totale</b>                                                                                |                |      | <b>9118</b>                      | <b>7455</b>                            |

**2.3 Un sistema efficiente di trasporti pubblici**

Il sistema svizzero di trasporti pubblici è uno dei più efficienti su scala internazionale e la rete ferroviaria è quella con il tasso di utilizzo più alto al mondo.

Negli ultimi anni, l'offerta di trasporto pubblico è notevolmente aumentata. Dal 2001 al 2010 i treni-chilometri e i veicoli-chilometri hanno fatto segnare un incremento pari a circa il 28 per cento attestandosi complessivamente a oltre 500 milioni di chilometri. Tale aumento va sostanzialmente ascritto all'attuazione del progetto Ferrovia 2000. Il cambiamento d'orario del 2004 (messa in servizio della nuova tratta Mattstetten–Rothrist) e l'apertura della galleria di base del Lötschberg a fine 2007 hanno permesso un considerevole ampliamento dell'offerta ferroviaria. Nello stesso periodo la domanda, misurata in persone-chilometri, è salita del 41 per cento.

Anche nel traffico merci si è registrato un forte aumento delle prestazioni di trasporto fornite dalle imprese ferroviarie svizzere. Basti pensare che le tonnellate-chilometro trasportate su rotaia sono cresciute di circa il 50 per cento.

Una rete ferroviaria efficiente per il trasporto di merci è di fondamentale importanza per l'economia nazionale e per adempiere il mandato di trasferimento del traffico sancito dalla Costituzione. Il potenziamento dei corridoi di transito è un pilastro della politica svizzera di trasferimento del traffico. Una rete per il trasporto di merci su rotaia che copre l'intero territorio serve anche all'approvvigionamento dell'economia e della popolazione ed è particolarmente importante visto il divieto di circolazione notturna dei mezzi pesanti. Da ultimo, occorre collegare le piazze economiche svizzere più importanti con i principali porti e centri industriali dei Paesi vicini predisponendo percorsi merci in quantità e qualità sufficiente.

Una rete ferroviaria ben sviluppata e un'ampia offerta di trasporti pubblici hanno il loro prezzo. La sola Confederazione destina ogni anno circa 5 miliardi di franchi a tale scopo. A seconda dei compiti, fa capo al preventivo ordinario o a uno dei due fondi per il finanziamento dei trasporti (Fondo FTP, Fondo infrastrutturale).

Ogni anno la Confederazione utilizza per i trasporti pubblici 3 miliardi di franchi del preventivo ordinario; con tale somma finanzia l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, nonché le indennità per il traffico combinato e il traffico regionale viaggiatori (TRV). Anche i Cantoni e i Comuni versano contributi per i trasporti pubblici.

Con il Fondo FTP vengono attualmente finanziati i progetti definiti all'articolo 196 numero 3 Cost., segnatamente:

- la Nuova ferrovia transalpina (NFTA);
- Ferrovia 2000, inclusi i lavori di ampliamento per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF);
- il raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (raccordi RAV);
- il risanamento fonico delle ferrovie.

Il Fondo FTP, a tempo determinato, è alimentato dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), dalle entrate dell'imposta sugli oli minerali e dall'IVA.

Il Fondo infrastrutturale è stato istituito nel 2008 e la sua durata è limitata al 2027. Oltre a progetti concernenti la rete stradale, finanzia anche progetti relativi ai trasporti pubblici nel traffico d'agglomerato. È alimentato dalle entrate dell'imposta sugli oli minerali. Per una panoramica sull'attuale sistema di finanziamento dei trasporti pubblici, rimandiamo all'allegato 1.

L'attuale sistema di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria mostra sempre più i suoi limiti. I mezzi per finanziare a lungo termine un esercizio sicuro, il mantenimento della qualità degli impianti e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria sono insufficienti; inoltre il sistema è complesso.

L'esercizio, il mantenimento della qualità ed eventuali potenziamenti di minore entità sono finanziati con il preventivo ordinario della Confederazione e sono pertanto in diretta concorrenza con altri compiti finanziati attraverso questa fonte.

L'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria è finanziato in massima parte con appositi fondi che garantiscono un'elevata certezza della pianificazione degli interventi. Il Fondo FTP (Fondo per i grandi progetti ferroviari) è alimentato da entrate a destinazione vincolata e da anticipi tramite mutui di tesoreria remunerati a condizioni di mercato. I costi dei progetti non sottostanno al freno all'indebitamento. Il Fondo FTP è in grado da un lato di coprire i picchi d'investimento, dall'altro di ridurre i rischi per il bilancio della Confederazione. Le spese di ampliamento dell'infrastruttura sono pertanto prioritarie rispetto a quelle per l'esercizio e il mantenimento della qualità.

I Cantoni non effettuano versamenti nel Fondo FTP. La Confederazione, invece, partecipa attraverso il Fondo infrastrutturale ai progetti del traffico d'agglomerato con contributi compresi tra il 30 e il 50 per cento. Oltre all'ampliamento della rete stradale e di quella dei trasporti pubblici (bus, metropolitana e tram), finanzia con esso anche diverse infrastrutture della S-Bahn.

I Cantoni cofinanziano l'ampliamento, l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle ferrovie private e in parte contribuiscono finanziariamente a progetti infrastrutturali delle FFS.

La partecipazione ai costi da parte dei Cantoni varia in funzione della capacità finanziaria e può causare distorsioni nella valutazione e nella scelta dei progetti.

Inoltre, la partecipazione cantonale al finanziamento delle ferrovie private genera una disparità di trattamento tra Cantoni con un'ampia rete privata e Cantoni con una rete FFS o una rete privata meno estesa. Una situazione, questa, che è rimasta sostanzialmente invariata per decenni e che non si giustifica più.

Da ultimo, la scarsità dei mezzi delle singole fonti porta a complessi sistemi di finanziamento misti per cui può succedere che singoli progetti vengano finanziati attraverso diversi strumenti. Un esempio tipico è la linea di transito di Zurigo (DML). Ne risulta una situazione di finanziamento poco trasparente che ostacola il controllo finanziario.

## **2.5 Costi più elevati per l'esercizio e il mantenimento della qualità nei trasporti pubblici**

Con l'aumento del traffico ferroviario viaggiatori e merci sono cresciute anche le esigenze in fatto di manutenzione e di rinnovo del materiale.

Gli interventi di manutenzione devono essere eseguiti in tempi sempre più brevi oppure in condizioni tali da causare una maggiore perturbazione dell'esercizio. Gli impianti molto sollecitati vanno sostituiti più frequentemente rispetto a reti poco utilizzate. Inoltre la cadenza elevata richiede una grande puntualità, manufatti costosi (p. es. diramazioni senza incroci) e sistemi di sicurezza assolutamente affidabili: tutti elementi che fanno aumentare i prezzi.

Nel 2009 le FFS hanno commissionato un audit della rete concernente lo stato dell'infrastruttura; da tale valutazione è emerso che, per mantenere la qualità e ammodernare le infrastrutture, occorrono fino a 850 milioni di franchi in più all'anno. Nel 2010, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha richiesto un secondo parere indipendente che ha confermato un fabbisogno supplementare di fondi, ma di portata inferiore (fino a 500 mio. di fr. all'anno) rispetto a quanto emerso dall'audit richiesto dalle FFS.

Attualmente il finanziamento a medio e lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria non è garantito. Per gli anni 2011 e 2012 la copertura del fabbisogno supplementare delle FFS e delle ferrovie private è assicurata solo se si riducono le entrate della TTPCP versate al Fondo FTP di oltre 200 milioni di franchi all'anno. Inoltre, con decreto del 17 dicembre 2010, il Parlamento ha aumentato i limiti di spesa per la convenzione sulle prestazioni (CP) Confederazione-FFS 2011–2012 di 140 milioni di franchi e il credito d'impegno per le CP 2011–12 con le ferrovie private di 59 milioni di franchi.

## 2.6

### Ripercussioni dell'aumento del traffico sull'infrastruttura ferroviaria

Per effetto dell'elevata offerta di treni, l'infrastruttura ferroviaria è intensamente utilizzata, tanto che in determinati punti ha raggiunto i suoi limiti di capacità. Il costante aumento della domanda nel traffico viaggiatori causa frequenti sovraffollamenti nei treni durante le ore di punta.

Gli scenari della Confederazione prevedono un'ulteriore crescita della mobilità, pari al 60 per cento per quanto riguarda il traffico viaggiatori su rotaia e al 70 per cento per il traffico merci<sup>8</sup>. Stando a queste previsioni, tra il 2007 e il 2030, la domanda aumenterà annualmente da circa 14 a 20 miliardi di viaggiatori-chilometri (traffico viaggiatori) e da circa 10 a 17 miliardi di tonnellate-chilometri (traffico merci). Senza ampliare ulteriormente l'infrastruttura ferroviaria non sarà possibile assorbire un simile incremento.

Su proposta del Consiglio federale, attraverso la legge del 20 marzo 2009<sup>9</sup> sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF), il Parlamento ha quindi approvato un'ulteriore fase di ampliamento da finanziare con l'attuale Fondo FTP.

Parallelamente, in virtù dell'articolo 10 LSIF, ha incaricato il Consiglio federale di sottoporre all'Assemblea federale entro il 2010 un progetto sul successivo ampliamento della rete ferroviaria. Il 19 dicembre 2008 il Consiglio federale ha affidato al DATEC il mandato di elaborare un ulteriore progetto (dapprima SIF 2, poi progetto Ferrovia 2030, nel presente messaggio FAIF).

## 2.7

### Evoluzione delle tariffe nei trasporti pubblici

Il traffico ferroviario è finanziato dagli utenti per il 68 per cento. Se si considerano gli indennizzi del settore pubblico per le prestazioni ordinate, il grado di copertura dei costi si attesta al 93 per cento<sup>10</sup>. Tenendo conto degli interessi teorici sui mezzi provenienti dal Fondo FTP ma escludendo gli indennizzi del settore pubblico, il conto economico ferroviario attesta un grado di autonomia finanziaria di appena il 41 per cento<sup>11</sup>. L'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria richiede mezzi supplementari, che andranno a carico soprattutto degli utenti della ferrovia e dei Cantoni, sebbene la Confederazione sia disposta a contribuire in misura maggiore. Per questo motivo il Consiglio federale propone di aumentare in due fasi i prezzi delle tracce per un totale di circa 300 milioni di franchi. Per prezzo della traccia si intende il prezzo che l'impresa di trasporto viaggiatori o merci deve pagare al gestore dell'infrastruttura ferroviaria per l'utilizzazione di una traccia. Le entrate così ottenute non confluiscono nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIInFer), ma rappresentano ricavi supplementari per i gestori dell'infrastruttura che permettono di

<sup>8</sup> Cfr. commenti sul n. 6.3.2.2.2.

<sup>9</sup> RS **742.140.2**

<sup>10</sup> UST, conto dei trasporti 2005. Il grado di copertura dei costi del trasporto su strada si attesta al 92 per cento, quello del trasporto su rotaia al 93 per cento (inclusi gli indennizzi). Le cifre comprendono anche i costi esterni non coperti (incidenti e danni ambientali).

<sup>11</sup> UST, conto ferroviario 2009. Conto economico del vettore di trasporto «ferrovie».

ridurre le indennità che la Confederazione e i Cantoni versano per l'ordinazione dell'infrastruttura, sgravando così il FInFer.

La prima fase dell'aumento, pari a 200 milioni di franchi, è stata decisa dal Consiglio federale nell'estate 2011 nell'ambito di una modifica dell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>12</sup> concernente l'accesso alla rete ferroviaria e sarà effettiva a partire dal 2013. Questa prima fase mira a fare in modo che i treni coprano i costi infrastrutturali che causano direttamente (costi marginali), il che permette di soddisfare le condizioni stabilite dalla legge<sup>13</sup>. Con la revisione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce il Consiglio federale ha introdotto una serie di differenziazioni e incentivi volti ad ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura e a migliorare l'efficienza energetica e la protezione della popolazione. I prezzi delle tracce saranno stabiliti in funzione dell'orario e della qualità delle tracce; sarà inoltre adeguato il buono insonorizzazione.

La seconda fase dell'aumento dei prezzi delle tracce sarà effettiva dal 2017 e frutterà circa 100 milioni di franchi.

### **Politica tariffaria nel settore dei trasporti pubblici e del traffico merci**

I clienti delle ferrovie contribuiranno a coprire, attraverso le tariffe, il costo dei prezzi delle tracce pagati dalle imprese ferroviarie (IF). Spetta alle imprese decidere se e in che misura integrare l'aumento dei prezzi delle tracce nelle tariffe del traffico viaggiatori e merci. Mentre nel traffico merci le imprese di trasporto fissano i prezzi autonomamente e liberamente in condizioni di mercato, in quello viaggiatori le imprese ferroviarie sono responsabili congiuntamente della fissazione delle tariffe (art. 15–17 della legge del 20 marzo 2009<sup>14</sup> sul trasporto di viaggiatori). Nella pratica questo avviene attraverso il trasporto diretto al quale aderiscono molte IF beneficiarie di indennità. Il trasporto diretto è disciplinato dall'articolo 16 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV). La gestione compete all'Unione dei trasporti pubblici (UTP). Il sorvegliante dei prezzi può verificare determinati prezzi nel settore dei trasporti pubblici; in caso di vertenza può formulare raccomandazioni oppure vietare aumenti di prezzo o disporre riduzioni di prezzo mediante decisione formale. È il caso ad esempio quando il livello dei prezzi del mercato non è conseguenza di un'efficace concorrenza (art. 12 della legge federale del 20 dicembre 1985<sup>15</sup> sulla sorveglianza dei prezzi).

Le considerazioni che seguono adempiono inoltre la richiesta avanzata nel postulato Teuscher (11.3736) che incarica il Consiglio federale di redigere un rapporto sull'evoluzione dei prezzi dei trasporti pubblici e sulle eventuali misure per evitare che gli aumenti di prezzo inducano a preferire l'automobile.

Nella fissazione delle tariffe dei trasporti pubblici entrano in linea di conto vari fattori: oltre al rincaro, occorre considerare l'evoluzione dei costi nel settore (p. es. acquisto di materiale rotabile, spese di personale, esigenze di sicurezza). D'altra parte, nelle aziende si prevedono aumenti della produttività che potranno compensare del tutto o in parte l'aumento dei costi. Nel definire le strategie tariffarie occorre chiarire se e in che misura gli aumenti di prezzo nei trasporti pubblici generano una contrazione della domanda e quindi una riduzione dei ricavi. In tal caso non è da

<sup>12</sup> RS 742.122

<sup>13</sup> Cfr. art. 9b cpv. 3 della legge sulle ferrovie (Lferr), RS 742.101

<sup>14</sup> RS 745.1

<sup>15</sup> RS 942.20

escludere un trasferimento indesiderato dai trasporti pubblici (TP) verso il trasporto individuale motorizzato (TIM).

### **Strategia per l'evoluzione a medio termine dei prezzi nei trasporti pubblici**

Il 1° luglio 2011 l'UTP ha stilato un rapporto sugli scenari relativi all'evoluzione dei livelli tariffari nei trasporti pubblici intitolato «Szenarien betreffend Entwicklungen des Preisniveaus im öffentlichen Verkehr». Gli scenari mirano a stimare l'entità dell'aumento dei prezzi nel settore dei TP nei prossimi anni sulla base del rincaro delle tracce proposto dal Consiglio federale e di altri fattori. Si pone inoltre la questione di sapere quali ripercussioni l'aumento dei prezzi potrebbe avere sui comportamenti della clientela. I dati rilevanti del rapporto, p. es. gli aumenti di prezzo prevedibili o gli aumenti di produttività nel settore, sono stati raccolti mediante il sondaggio condotto dall'UTP presso i suoi membri.

Qui di seguito riportiamo le principali conclusioni del rapporto.

Senza un aumento dei prezzi delle tracce, l'incremento medio delle tariffe nel periodo 2012–2018 sarà pari all'1,8–2,3 per cento all'anno, posti un rincaro dell'1 per cento, l'aumento dei costi nel settore e una crescita della produttività dello 0,75–1 per cento all'anno.

Con un aumento dei prezzi delle tracce di 300 milioni (1a e 2a fase congiunte) gli aumenti tariffari si attesterebbero in media al 3,5–4 per cento. Secondo l'UTP l'incremento dei prezzi delle tracce ammonterebbe in media all'1,7 per cento all'anno e rappresenterebbe meno della metà degli aumenti tariffari complessivi prevedibili.

Se (come previsto) l'aumento dei prezzi delle tracce della prima e della seconda fase avvenisse in una sola volta e fosse trasferito immediatamente e per intero ai clienti, l'incremento delle tariffe sarebbe dell'8,4 per cento e a fine 2016 del 3,5 per cento (oltre ai «normali» aumenti di prezzo necessari per le imprese di trasporto). In questo caso gli altri aumenti tariffari si attesterebbero come summenzionato solo all'1,8–2,3 per cento all'anno.

Le indicazioni dell'UTP sui futuri aumenti tariffari sembrano plausibili. Se le misure tariffarie potranno essere realizzate in tutto il settore dei trasporti pubblici – e non esclusivamente in quello ferroviario – saranno necessari incrementi minori per le imprese ferroviarie. Tuttavia, permangono incertezze circa l'aumento dei costi e della produttività delle imprese. Poiché si tratta di un'autovalutazione basata su un sondaggio condotto tra gli operatori del settore, i valori percentuali risultano essere tendenzialmente elevati.

### **Effetti degli aumenti tariffari previsti sul traffico viaggiatori**

Gli aumenti tariffari nei TP potrebbero avere sostanzialmente due effetti: mitigare la mobilità motorizzata (inducendo a optare per il traffico lento) o trasferire il traffico dai TP al TIM. A questo riguardo entrano in linea di conto vari fattori: l'evoluzione delle tariffe, le capacità del trasporto su strada, i bisogni individuali e le opzioni nella scelta del mezzo di trasporto o del luogo di residenza.

Negli ultimi anni le prestazioni di trasporto ferroviario (in persone-chilometri) sono aumentate in modo nettamente più marcato rispetto a quelle di trasporto su strada: tra il 2005 e il 2009 hanno fatto segnare un aumento del 15 per cento contro il 4,5

per cento del TIM<sup>16</sup>. Gli aumenti tariffari nei TP possono frenare leggermente la forte crescita della domanda. Secondo il rapporto dell'UTP si deve prevedere un'elasticità pari a  $-0,3$ . Questo valore è plausibile e significa che un aumento tariffario del 10 per cento porta a un calo della domanda del 3 per cento.

Altri elementi determinanti sono la differenziazione degli aumenti tariffari (eventuali differenziazioni temporali o geografiche, ripartizione sulle varie categorie di patenti di guida ecc.) e l'evoluzione sul fronte del traffico stradale. In futuro i prezzi tenderanno ad aumentare anche nel traffico stradale: si prevedono un rincaro dei carburanti e un aumento dei costi legati alla tecnologia dei veicoli (tecnologia ibrida, mobilità elettrica), anche se una parte di questi effetti potranno essere assorbiti dal calo – contenuto – del consumo di carburante dei veicoli. Sebbene il Consiglio federale e il Parlamento abbiano deciso di eliminare i problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali, la rete stradale (strade nazionali e principali) non verrà ulteriormente ampliata. Soprattutto nelle ore di punta e all'interno e tra gli agglomerati le strade continueranno ad essere molto trafficate, proprio laddove si registra anche l'utilizzo più intenso dei mezzi di trasporto pubblici.

In conclusione, si prevede che l'aumento dei prezzi delle tracce causerà un trasferimento solo molto contenuto verso il TIM.

### **Evoluzione dei prezzi e ripercussioni nel settore del traffico merci**

Le imprese ferroviarie attive nel trasporto di merci sono libere nella fissazione delle tariffe e valutano se e in che misura trasferire l'aumento dei prezzi delle tracce ai clienti in base alla situazione del mercato.

L'aumento del prezzo delle tracce proposto dal Consiglio federale avrà solo effetti contenuti sul traffico merci. Da un lato, infatti, il traffico merci dovrà finanziare solo il 10 per cento dell'aumento; dall'altro il prezzo delle tracce è solo un elemento di costo accanto a tanti altri. Per un treno merci medio proveniente dalla Germania e diretto in Italia (trasporto combinato), i prezzi delle tracce in territorio svizzero rappresentano infatti meno del 10 per cento dei costi. Inoltre il Consiglio federale ha deciso, parallelamente all'aumento del prezzo delle tracce, di ottimizzare il sistema di definizione dei prezzi. La maggiore importanza attribuita alla qualità della traccia e la minore rilevanza data al peso dei convogli soddisfano importanti esigenze formulate dal settore.

## **2.8 Mandato del Parlamento per trovare i mezzi supplementari necessari all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria**

La realizzazione degli ampliamenti dell'infrastruttura – anche secondo l'articolo 10 LSIF – richiede ingenti mezzi supplementari per coprire sia la costruzione sia i costi susseguenti per l'esercizio e il mantenimento della qualità degli impianti.

Qualsiasi ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria comporta costi susseguenti di manutenzione e fa aumentare il fabbisogno di contributi federali. Dopo l'entrata in funzione della NFTA, con le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri, si pre-

<sup>16</sup> UST, Prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori. Tra il 1990 e il 2004 i valori si attestavano al 17,6 % per la ferrovia e al 9,7 % per il TIM.

vede un ulteriore forte aumento dei costi d'esercizio e di mantenimento della qualità che si tradurrebbe in un onere supplementare per il bilancio ordinario della Confederazione.

Il Fondo FTP non finanzia nessun altro ampliamento dell'infrastruttura oltre a quelli previsti dal SIF. Con l'articolo 10 LSIF, il Parlamento ha stabilito che il Consiglio federale deve prevedere entrate supplementari a destinazione vincolata per il Fondo FTP al fine di finanziare l'ulteriore sviluppo della rete.

In quest'ottica il 16 dicembre 2009 il Consiglio federale aveva incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di esaminare in modo approfondito, in collaborazione con il Dipartimento federale delle finanze (DFF), le attuali condizioni del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (esercizio/mantenimento della qualità e ampliamento) e di proporre delle soluzioni che permettessero di raggiungere in modo equilibrato gli obiettivi della politica dei trasporti e di quella finanziaria. Nel dicembre del 2010, il gruppo di lavoro interdipartimentale «Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria» ha presentato il rapporto finale<sup>17</sup>, che costituisce la base del piano d'investimento proposto nel presente progetto.

## 2.9 Problemi di finanziamento nel traffico stradale

La Confederazione finanzia i compiti e le spese di sua competenza connesse con la circolazione stradale attraverso i mezzi a destinazione vincolata del finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) (art. 86 cpv. 3 Cost.). Vi rientrano tra l'altro le spese per le strade nazionali, i contributi per la promozione del trasporto combinato e del trasporto di veicoli a motore accompagnati (fino al 2025), i contributi al Fondo per i grandi progetti ferroviari («contributo del 25 % alla NFTA»), i versamenti nel Fondo infrastrutturale, i contributi ai costi delle strade principali e a provvedimenti di protezione ambientale resi necessari dal traffico stradale. I mezzi finanziari del FSTS provengono dalle entrate dell'imposta sugli oli minerali (compreso il supplemento) e dal prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali.

Il FSTS è confrontato con due tendenze contrapposte: da un lato l'aumento delle spese, dall'altro il calo delle entrate che si profila date le attuali condizioni quadro (vedi anche i commenti relativi al messaggio sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e sul suo finanziamento<sup>18</sup>).

In base all'attuale pianificazione finanziaria gli accantonamenti del FSTS si esauriranno a fine 2016. Da tale data e con le attuali possibilità di finanziamento («status quo») si delinea per il periodo 2016–2030 una consistente lacuna di finanziamento, pari in media a 1,2 miliardi di franchi all'anno (cfr. allegato 1).

Questo calcolo considera, oltre alle entrate e alle uscite supplementari legate al proposto adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, i previsti aumenti delle uscite per l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento della

<sup>17</sup> Rapporto del 16 dicembre 2010 del DATEC in collaborazione con il DFF: progetto di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (*disponibile solo in tedesco e francese*).  
[www.bav.admin.ch/themen/03044/index.html?lang=de](http://www.bav.admin.ch/themen/03044/index.html?lang=de)

<sup>18</sup> FF 2012 543

rete, il fabbisogno finanziario supplementare per un primo urgente completamento volto ad eliminare i problemi di capacità della rete (Glattal e circonvallazione di Morges) e i contributi al Fondo per i grandi progetti ferroviari. Nel calcolo non è invece compreso il fabbisogno finanziario superiore a 5,5 miliardi di franchi per l'eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali e per altri completamenti della rete (finanziato tramite il Fondo infrastrutturale).

Sul fronte delle entrate si prospetta un calo delle entrate dell'imposta sugli oli minerali a causa della tendenza generale all'impiego di veicoli a basso consumo (benzina, diesel) e di veicoli a trazione alternativa. Il calcolo è basato sulle tariffe dell'imposta attualmente in vigore e stabilite per legge.

Per coprire il fabbisogno finanziario supplementare per l'infrastruttura stradale, il Consiglio federale prevede una procedura in due fasi.

In una prima fase si tratterà di aumentare la tassa d'utilizzazione delle strade nazionali per finanziare l'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali (vedi anche i commenti relativi al messaggio sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e sul suo finanziamento).

Nella seconda occorrerà colmare l'ammanto finanziario di 1,2 miliardi di franchi all'anno attraverso un aumento unico o progressivo del supplemento fiscale sugli oli minerali. Il Consiglio federale presenterà a tempo debito le relative proposte alle Camere federali.

Sia il progetto FAIF sia la bozza di messaggio sul nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, posta in consultazione contemporaneamente al progetto FAIF e che prevede l'aumento del prezzo del contrassegno autostradale, hanno dato adito a critiche di principio e sono stati respinti dalle associazioni del settore stradale. I punti più criticati sono stati, oltre all'interrogativo circa l'opportunità di presentare un controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», il fatto che la strada continui a cofinanziare la ferrovia e che si crei un fondo per l'infrastruttura ferroviaria senza istituire in parallelo un fondo equivalente per le strade.

Per motivi di tecnica finanziaria, il Consiglio federale è generalmente poco favorevole all'idea di fondi di finanziamento con contabilità separata dal bilancio ordinario della Confederazione. Tuttavia, le sfide legate al finanziamento futuro dell'infrastruttura ferroviaria sono tali da far ritenere che un fondo sia lo strumento più adatto (cfr. n. 6.2.2).

Il finanziamento futuro dell'infrastruttura stradale nazionale porrà alla Confederazione sfide altrettanto impegnative. Il Consiglio federale esaminerà in modo dettagliato se la creazione di un fondo non sia la soluzione più adatta anche per il finanziamento delle strade.

### **3                                    Scopo e contenuto dell'iniziativa**

#### **3.1                                Scopo dell'iniziativa**

L'iniziativa mira a una gestione delle esigenze di mobilità rispettosa del clima e dell'ambiente attraverso il promovimento dei trasporti pubblici.



valere. Il Legislatore può tuttavia tenere conto, in sede di attuazione, delle opinioni espresse dal comitato d'iniziativa.

I principali punti da definire sono i seguenti.

#### **a) Ripartizione dei mezzi fra il traffico stradale e i trasporti pubblici (50 % ciascuno)**

L'iniziativa mira a ripartire i proventi a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali in parti uguali fra il traffico stradale e i trasporti pubblici. Sono però mantenuti invariati (art. 86 cpv. 3 lett. b n. 2 e 3 Cost.) i compiti in materia di traffico combinato e di traffico d'agglomerato attualmente coperti dal finanziamento speciale per il traffico stradale (cpv. 3 lett. b «traffico combinato» e b<sup>bis</sup> «traffico d'agglomerato» in vigore). Di conseguenza, in futuro circa il 65 per cento dei proventi dell'imposta sugli oli minerali sarebbe riservato al promovimento dei trasporti pubblici e del traffico merci su rotaia. Ciò non corrisponde all'intenzione espressa dai promotori di ripartire in parti uguali i proventi dell'imposta sugli oli minerali.

In caso di accettazione dell'iniziativa, sarebbe il Legislatore a dover decidere se ridurre o mantenere invariati i contributi per il traffico combinato e il traffico d'agglomerato a carico del finanziamento speciale per il traffico stradale.

#### **b) Utilizzo dei mezzi anche a favore degli attuali compiti dei trasporti pubblici e del trasferimento del trasporto merci**

Secondo il testo dell'iniziativa, il promovimento dei trasporti pubblici e del trasferimento del trasporto merci deve avvenire principalmente mediante il finanziamento dell'infrastruttura. Non è chiaro se con ciò si intendano anche la manutenzione e l'esercizio dell'infrastruttura esistente oppure se con i fondi in questione possano essere finanziate solo le nuove infrastrutture.

A rigor di logica, i nuovi mezzi finanziari destinati ai trasporti pubblici dovrebbero poter essere impiegati sia per l'infrastruttura esistente sia per il suo ampliamento. Il Legislatore potrebbe disporre in questo senso.

## **4 Valutazione dell'iniziativa**

### **4.1 Valutazione degli scopi dell'iniziativa**

L'iniziativa persegue una mobilità rispettosa del clima e dell'ambiente e prevede di risolvere i problemi di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria cambiando la destinazione di fondi finora riservati all'infrastruttura stradale.

### **4.2 Ripercussioni dell'iniziativa**

#### **4.2.1 Ripercussioni finanziarie per la Confederazione e i Cantoni**

L'accettazione dell'iniziativa comporterebbe il trasferimento ai trasporti pubblici di fondi federali destinati al traffico stradale. Il venir meno della metà dei proventi a destinazione vincolata, peraltro in calo, dell'imposta sugli oli minerali, determinerebbe per il FSTS, a seconda delle modalità attuative scelte dal Legislatore, una

lacuna di finanziamento media di oltre 2,5 miliardi di franchi all'anno (cfr. n. 2.9 e allegato 1; anche con l'attuale sistema si deve prevedere una lacuna di finanziamento pari a circa 1,2 mia. di fr.)<sup>19</sup>.

Attualmente, i Cantoni ricevono almeno il 10 per cento dei proventi a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali e della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali a titolo di contributi non direttamente vincolati alle opere (art. 4 cpv. 5 della legge federale del 22 marzo 1985<sup>20</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali; LUMin). Secondo quanto previsto dall'iniziativa, i contributi versati ai Cantoni risulterebbero all'incirca dimezzati, in quanto resterebbe disponibile per il FSTS solo il 50 per cento degli attuali proventi a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali.

Per l'infrastruttura dei trasporti pubblici e il trasferimento del traffico merci, in caso di accettazione dell'iniziativa sarebbero invece disponibili fondi supplementari quantificabili in circa 1,5 miliardi di franchi (2009) all'anno. Ciò, naturalmente, a condizione di mantenere al livello attuale i mezzi per il traffico combinato e per il traffico d'agglomerato coperti dal finanziamento speciale per il traffico stradale.

L'iniziativa non incide sull'utilizzo di due terzi dei proventi della TTPCP a favore del Fondo FTP. Secondo l'articolo 196 numero 3 capoverso 2 Cost., per finanziare i grandi progetti ferroviari il Consiglio federale può ricorrere a diversi strumenti (FTP). In virtù della lettera b, sono utilizzati a tale scopo al massimo due terzi del prodotto della TTPCP (quota federale della TTPCP). Fino al 2028/2030, nel Fondo FTP confluisce annualmente circa 1 miliardo di franchi.

Dopo la realizzazione di tutti i grandi progetti finanziati dal Fondo FTP e dopo il rimborso dell'anticipo, le attuali fonti di finanziamento confluiranno in linea di principio nelle finanze federali e saranno destinate allo scopo originariamente previsto.

Nel caso della TTPCP, tale scopo è di «coprire le spese connesse al traffico stradale» (cfr. art. 85 Cost. e art. 19 cpv. 2 della legge del 19 dicembre 1997<sup>21</sup> sul traffico pesante; LTTP), ovvero i costi d'infrastruttura e i costi esterni non coperti (p. es. ambiente, salute e rumore).

## **4.2.2 Ripercussioni sull'ambiente**

È difficile stimare in che misura il trasferimento di fondi dal traffico stradale ai trasporti pubblici possa portare a una mobilità maggiormente rispettosa del clima e dell'ambiente. Altri fattori, quali per esempio il consumo energetico dei veicoli o gli sviluppi tecnologici, potrebbero esercitare un influsso maggiore.

<sup>19</sup> Il valore di 2,5 miliardi di franchi tiene già conto del fatto che, secondo l'iniziativa, i contributi al Fondo per i grandi progetti ferroviari non pervenirebbero più direttamente dal FSTS, ma sarebbero finanziati tramite i proventi dell'imposta sugli oli minerali destinati ai trasporti pubblici.

<sup>20</sup> RS 725.116.2

<sup>21</sup> RS 641.81

### **4.2.3 Riperussioni sul rapporto con il diritto internazionale e sul rapporto con l'UE**

L'iniziativa non è in conflitto né con il diritto internazionale in generale, né con l'accordo sui trasporti terrestri o altri accordi internazionali.

## **4.3 Prego e difetti dell'iniziativa**

### **4.3.1 Prego dell'iniziativa**

L'iniziativa ha il pregio di perseguire una mobilità rispettosa del clima e dell'ambiente ed è in linea con le priorità di politica ambientale definite dal Consiglio federale.

Presa isolatamente, porta vantaggi ai trasporti pubblici, fornendo un contributo alla soluzione dei problemi di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. I mezzi supplementari potrebbero essere impiegati per ulteriori ampliamenti e servire a coprire il fabbisogno aggiuntivo per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura, a condizione che i nuovi fondi trasferiti dall'imposta sugli oli minerali possano essere utilizzati anche per l'infrastruttura di trasporto pubblico già esistente.

### **4.3.2 Difetti dell'iniziativa**

#### **Valutazione globale negativa per l'infrastruttura di trasporto nazionale**

L'iniziativa contraddice la linea politica finora seguita dal Consiglio federale nel settore dei trasporti: favorisce unilateralmente i trasporti pubblici a scapito del traffico individuale motorizzato. Ciò è contrario all'obiettivo di promuovere i mezzi di trasporto in funzione delle esigenze di mobilità e della struttura territoriale. Inoltre, l'iniziativa non tiene conto del rafforzamento del principio di causalità nel finanziamento dei trasporti pubblici.

L'iniziativa non risolve i problemi di finanziamento delle infrastrutture di trasporto su strada e su ferrovia: per far fronte all'aumento della mobilità non vi sarebbero globalmente più fondi a disposizione rispetto ad oggi.

#### **Gravi riperussioni negative per il traffico stradale rispetto allo status quo**

L'iniziativa aggraverebbe ulteriormente la situazione del finanziamento speciale del traffico stradale che a medio termine non disporrà di mezzi sufficienti. Il deficit nel periodo 2016–2030 salirebbe da 1,2 miliardi all'anno (2016–2030 status quo) a 2,5 miliardi di franchi all'anno. Ciò non permetterebbe più di finanziare nella misura prevista i compiti e le spese nel settore stradale. In risposta a questa situazione si potrebbero prendere in considerazione tagli massicci alle uscite in singoli o in tutti gli ambiti o un ulteriore aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali, oltre a quello già necessario per coprire la lacuna di finanziamento pari a 1,2 miliardi di franchi.

L'iniziativa raddoppierebbe l'ammanco finanziario attuale, tanto che, per esempio nel periodo 2016–2030, nemmeno la metà dei compiti potrebbe essere finanziata. Questo mostra che una massiccia riduzione delle uscite del FSTS non è realizzabile, in quanto i compiti sono sanciti a livello costituzionale.

Con l'iniziativa al FSTS verrebbe a mancare la metà circa delle entrate a destinazione vincolata provenienti dall'imposta sugli oli minerali, pari in media a 1,4–1,5 miliardi di franchi all'anno. Ciò equivale grosso modo ai versamenti nel Fondo infrastrutturale o ai mezzi per l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali. Nel complesso, l'accettazione dell'iniziativa avrebbe gravi conseguenze sulla funzionalità, la sicurezza, la disponibilità e la sostenibilità (protezione ambientale, fonica e paesaggistica) delle strade nazionali e delle altre strade.

### **L'iniziativa non propone una soluzione sostenibile per i trasporti pubblici e per il trasferimento del traffico pesante**

L'iniziativa contribuirebbe in modo sostanziale a risolvere il problema del finanziamento dei trasporti pubblici solo se i mezzi supplementari potessero essere utilizzati per finanziare sia gli ampliamenti infrastrutturali sia le spese attuali. Inoltre, i nuovi mezzi non dovrebbero essere compensati con una riduzione delle risorse del preventivo ordinario. Visto il margine di interpretazione lasciato dal testo occorrerebbero anni prima che vi sia chiarezza su come il Legislatore intenda concretizzare l'iniziativa. È quindi urgente risolvere l'attuale problema di finanziamento.

Con l'iniziativa, il finanziamento dei trasporti pubblici dipenderebbe maggiormente dai proventi delle tasse applicate agli agenti energetici fossili. Queste entrate sono però destinate a diminuire per effetto della riduzione del consumo dei nuovi veicoli e dei sistemi di propulsione alternativa. Non vi sarebbe quindi una base di finanziamento sicura per i trasporti pubblici e a lungo termine il problema del finanziamento non verrebbe risolto.

Per promuovere il trasferimento del traffico merci a lunga distanza non sono necessari fondi supplementari, eccetto quelli per l'ampliamento della sagoma di trasporto a 4 metri sulle tratte di transito. Occorrono piuttosto migliori condizioni quadro, misure mirate o cambiamenti importanti nell'industria logistica. Un trasferimento del traffico merci a lunga distanza esteso a tutto il territorio nazionale porterebbe a catene logistiche inefficienti e all'impiego inefficace dei mezzi.

### **L'iniziativa non è una soluzione neutrale per il bilancio della Confederazione**

L'iniziativa ha un impatto sul bilancio federale in quanto la Confederazione non verrebbe sgravata dei suoi compiti nel settore del traffico stradale. Per poter rispettare i principi costituzionali in materia di finanziamento delle strade e di gestione del bilancio (freno all'indebitamento), occorrono introiti a destinazione vincolata supplementari anche in caso di risparmi nel settore stradale. In questo modo è possibile escludere il rischio di un ulteriore indebitamento. Vi è però la minaccia di un aumento massiccio dell'onere fiscale e della quota della spesa pubblica.

### **Riduzione dei mezzi finanziari dei Cantoni**

Nel quadro dei contributi non vincolati alle opere secondo la LUMin, i Cantoni ricevono una quota pari ad almeno il 10 per cento del prodotto netto a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali per finanziare le spese nel settore stradale. Poiché per effetto dell'iniziativa le entrate diminuiranno, il volume globale dei contributi destinati ai Cantoni risulterà circa dimezzato.

**Il Consiglio federale raccomanda di respingere l'iniziativa**

Il Consiglio federale raccomanda di respingere l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» viste le ripercussioni negative che questa avrebbe.

L'obiettivo di promovimento dei trasporti pubblici e di trasferimento del traffico pesante perseguito dall'iniziativa è in linea con la politica svizzera dei trasporti. Tuttavia, se penalizza il traffico stradale sottraendo a quest'ultimo risorse finanziarie di cui necessita, vi è un conflitto d'interessi. La strada e la ferrovia si farebbero concorrenza per aggiudicarsi i finanziamenti e la ferrovia risolverebbe il problema del finanziamento a scapito della strada. Pertanto, l'iniziativa sposta i problemi di finanziamento dell'infrastruttura nazionale dei trasporti piuttosto che risolverli.

La soluzione stessa al problema di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria non sarebbe sostenibile sul lungo periodo. L'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» fa infatti molto affidamento sull'imposta sugli oli minerali e il previsto calo degli introiti provenienti da tale imposta avrebbe forti ripercussioni anche sulle ferrovie. Visto il margine di interpretazione lasciato dal testo occorrerebbero anni prima che vi sia chiarezza sulle modalità di attuazione dell'iniziativa. Data l'attuale situazione (risorse finanziarie insufficienti per l'infrastruttura ferroviaria) occorre trovare rapidamente una soluzione efficace.

L'iniziativa aggraverebbe notevolmente l'ammanco finanziario prevedibile nel finanziamento speciale del traffico stradale. Poiché le spese potrebbero essere ridotte solo in misura limitata viste le disposizioni legali e le ripercussioni negative, occorrerebbe reperire entrate supplementari per il traffico stradale. Anche i Cantoni subirebbero consistenti perdite economiche.

**Il Consiglio federale propone un controprogetto diretto**

Nel settore dell'infrastruttura ferroviaria sono necessari interventi per quanto concerne il finanziamento: già oggi i fondi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura sono insufficienti. A medio termine questa situazione è destinata a peggiorare a causa dell'aumento dei costi susseguenti, mettendo a rischio la qualità e la sicurezza del traffico ferroviario.

Poiché è a tempo determinato, nemmeno l'attuale Fondo FTP sarà più in grado di garantire il finanziamento dell'ampliamento della rete ferroviaria.

Il Consiglio federale ritiene particolarmente urgente creare una base solida per finanziare l'infrastruttura ferroviaria e ha deciso di presentare un controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». Tale progetto intende garantire il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria in funzione del fabbisogno futuro: il nuovo sistema sarà più semplice e trasparente. La nuova disciplina del finanziamento concerne unicamente l'infrastruttura ferroviaria. Le indennità della Confederazione per il traffico regionale viaggiatori e il trasporto combinato (traffico merci) non sono oggetto di questo progetto.

Insieme al controprogetto il Consiglio federale propone anche il progetto sull'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 10 LSIF. Sulla base di una prospettiva a lungo termine, il Consiglio federale presenta un programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) e propone una fase di ampliamento da realizzare entro il 2025.

## **6 Elementi fondamentali del progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)**

### **6.1 Panoramica del progetto FAIF**

Il progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) comprende:

- A: decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»;
- B: decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»); il decreto federale contiene il controprogetto diretto che modifica la Costituzione: nuovi articoli 81a e 87a e adeguamenti degli articoli 85, 130 e 196;
- C: legge federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria che contempla la nuova legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (LFInFer) e adeguamenti della legge federale del 14 dicembre 1990<sup>22</sup> sull'imposta federale diretta (LIFD), della legge federale del 14 dicembre 1990<sup>23</sup> sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID), della legge sulle ferrovie del 20 dicembre 1957<sup>24</sup> (Lferr), della legge federale del 20 marzo 2009<sup>25</sup> sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF) e della legge federale del 20 marzo 1998<sup>26</sup> sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS);
- D: decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria che contempla i progetti che rientrano nella fase di ampliamento 2025;
- E: decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria che prevede lo stanziamento di un importo pari a 3,5 miliardi di franchi (prezzi ottobre 2008).

<sup>22</sup> RS 642.11

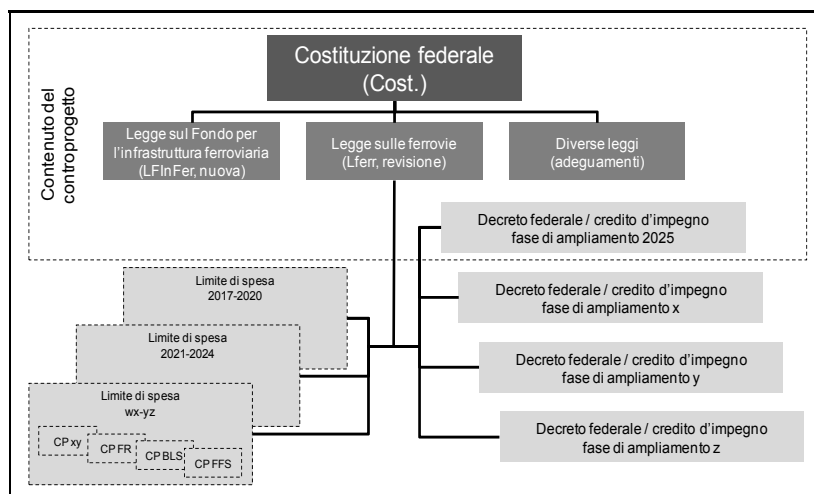
<sup>23</sup> RS 642.14

<sup>24</sup> RS 742.101

<sup>25</sup> RS 742.140.2

<sup>26</sup> RS 742.31

## Panoramica del FAIF



## 6.2 Finanziamento

### 6.2.1 Sistema di finanziamento futuro

Il futuro sistema di finanziamento deve soddisfare i seguenti criteri:

- orientarsi agli obiettivi della politica dei trasporti;
- creare una situazione di concorrenza tra i mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualità da un lato e quelli per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria dall'altro; occorre evitare incentivi che favoriscano l'ampliamento;
- aumentare la certezza della pianificazione per l'esercizio e il mantenimento della qualità;
- assicurare la fattibilità a lungo termine dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e il finanziamento di opere di costruzione con lunghi tempi di realizzazione;
- evitare il più possibile incentivi non conformi agli scopi e finanziamenti misti;
- aumentare le entrate (a destinazione vincolata) necessarie a soddisfare il maggior fabbisogno di mezzi per il mantenimento della qualità, l'esercizio e l'ampliamento o adottare misure per ridurre tale fabbisogno; la priorità va data alla partecipazione degli utenti al finanziamento del maggior fabbisogno di mezzi.

## 6.2.2

### **Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) per finanziare l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento**

Per raggiungere gli obiettivi succitati, occorre che in futuro il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte della Confederazione sia assicurato attraverso un unico strumento: ogni progetto va finanziato con un solo credito. Gli attuali crediti d'impegno per la NFTA (credito complessivo), i raccordi RAV, le misure di risanamento fonico, il progetto Ferrovia 2000 e il SIF (credito complessivo) sono mantenuti invariati. Il loro finanziamento è tuttavia integrato nel nuovo sistema.

Il finanziamento del fondo deve garantire la pianificabilità dell'ampliamento e aumentare quella dei mezzi per l'esercizio e per il mantenimento della qualità. Un Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) a tempo indeterminato garantisce a lungo termine il fabbisogno di mezzi per l'ampliamento ma anche per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria.

Secondo i principi di politica finanziaria, le soluzioni che prevedono la costituzione di un fondo presentano svantaggi poiché limitano la controllabilità e la trasparenza del bilancio e possono indebolire gli incentivi volti a favorire soluzioni economicamente efficienti. In questo caso la creazione di un FInFer globale è comunque vantaggiosa anche nell'ottica della gestione finanziaria. Infatti il FInFer non solo aumenta la certezza della pianificazione dei gestori dell'infrastruttura, ma preserva il bilancio della Confederazione da eventuali rischi poiché quest'ultimo non deve coprire picchi di investimenti né eventuali costi supplementari che possono presentarsi con opere edili di una certa portata.

Il finanziamento da parte della Confederazione dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria mediante un unico strumento crea una situazione di concorrenza tra i mezzi di finanziamento tale da favorire l'introduzione di un ordine di priorità generale con particolare attenzione ai costi susseguenti dell'ampliamento, visto che anche questi ultimi vengono finanziati dallo stesso strumento.

Attualmente il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private è assicurato congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni. Nell'ambito della procedura di consultazione i partecipanti hanno criticato la disparità di trattamento che esiste tra infrastruttura delle FFS e quella delle ferrovie private. In futuro il finanziamento dell'infrastruttura (FFS e ferrovie private) spetterà alla sola Confederazione, mentre i Cantoni finanzieranno le installazioni per il pubblico delle FFS e delle ferrovie private che si trovano sul loro territorio. Questa ripartizione genererà per i Cantoni un onere supplementare, pari a circa 200 milioni di franchi. In tal modo i Cantoni forniranno un ulteriore contributo al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (cfr. anche n. 6.2.8).

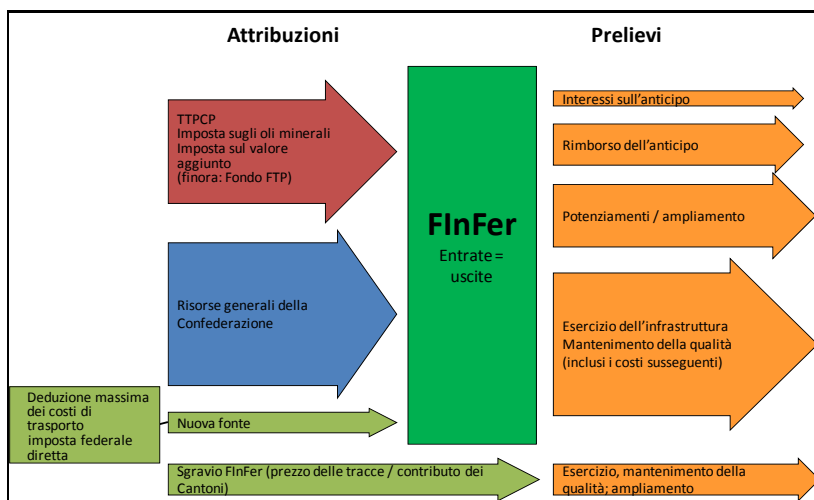
Il FInFer proposto con il presente progetto ha le seguenti caratteristiche:

- il FInFer serve a finanziare l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera e ad ampliarla; sono escluse le installazioni per il pubblico il cui finanziamento competerà in futuro ai Cantoni;

- il FInFer assume gli impegni derivanti dall’anticipo cumulato del Fondo FTP che è remunerato a condizioni di mercato e completamente rimborsabile: conformemente alla LFIInFer, l’anticipo cumulato deve essere restituito al più tardi dal 2019 facendo capo ad almeno la metà delle attribuzioni provenienti dalla TTCP (art. 87a cpv. 2 lett. a Cost.) e dall’IVA (art. 87a cpv. 2 lett. b Cost.);
- il FInFer non può indebitarsi: per compensare le fluttuazioni di liquidità viene quindi costituita una riserva; gli averi del fondo non vengono remunerati;
- il FInFer ha una durata illimitata e non è vincolato alla realizzazione di determinati progetti.

*Figura 2*

### **Panoramica del Fondo per l’infrastruttura ferroviaria (FInFer)**



### **6.2.3 Pianificabilità e flessibilità a lungo termine per un impiego dei mezzi in funzione del fabbisogno**

Il FInFer consente una pianificazione dei mezzi a lungo termine sia per l’esercizio e il mantenimento della qualità, sia per l’ampliamento dell’infrastruttura ferroviaria e i relativi mandati di ricerca e analisi affidati a terzi. I mezzi devono essere impiegati in modo efficiente, in funzione del fabbisogno e nel rispetto delle disposizioni in materia di politica finanziaria:

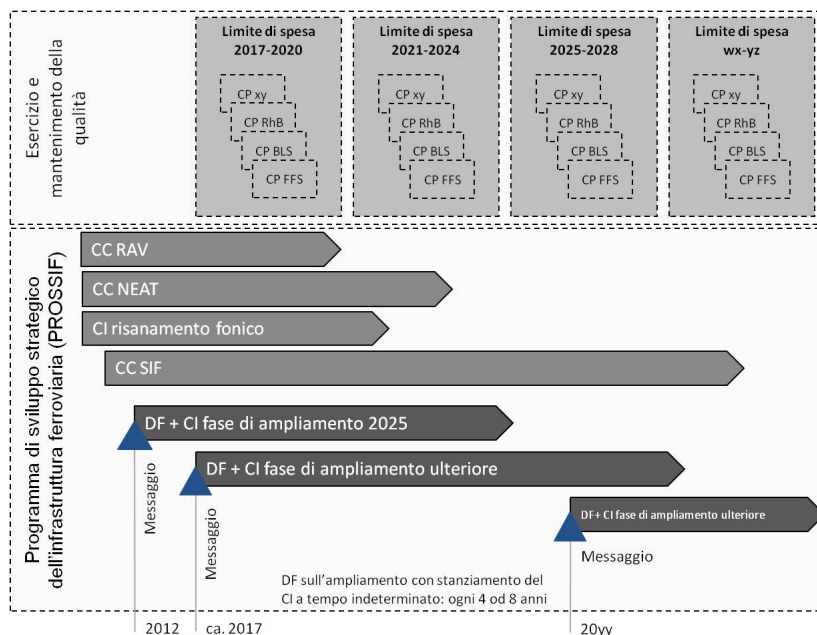
- le entrate del fondo sono definite in base alle fonti di finanziamento fissate nella Costituzione. L’evoluzione delle entrate dipende fortemente dall’andamento congiunturale;
- ogni quattro anni il Parlamento approva il limite di spesa dei prelievi dal fondo per l’esercizio e il mantenimento della qualità;

- il volume degli investimenti necessari all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria risulta dai crediti d'impegno per singoli gruppi di progetti approvati dal Parlamento su proposta del Consiglio federale;
- il FInFer non può indebitarsi oltre l'anticipo; presenta un preventivo e un piano finanziario equilibrati;
- il rimborso degli anticipi deve iniziare entro il 2019 al più tardi;
- per compensare il calo delle entrate o l'aumento delle uscite, il Fondo costituisce una riserva.

In base all'idea di fondo del progetto, il *Parlamento* stabilirà tutte le direttive generali relative ai contenuti e agli aspetti finanziari facendo capo ai seguenti strumenti:

- *revisione della legge federale sulle ferrovie (Lferr)*: la legge fissa gli obiettivi a lungo termine dell'offerta e le condizioni quadro per gli ampliamenti necessari dell'infrastruttura ferroviaria;
- *limite di spesa quadriennale e obiettivi a medio termine*: ogni quattro anni il Parlamento fissa con un decreto federale gli obiettivi a medio termine e con un limite di spesa quadriennale l'importo massimo dei prelievi dal FInFer da destinare all'esercizio e al mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria. Ciò avverrà di regola per una durata identica a quella della legislatura;
- *rapporto concernente lo sviluppo dell'infrastruttura e dell'offerta ferroviaria*: ogni quattro anni, con il messaggio concernente l'approvazione del limite di spesa, il Consiglio federale presenta al Parlamento un rapporto sullo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, sullo stato degli impianti, sul tasso di utilizzo della rete e sull'attuazione dei progetti di ampliamento convenuti. In detto rapporto viene illustrato anche lo sviluppo a lungo termine del FInFer e il margine di manovra per l'adeguamento dei versamenti nel fondo e degli investimenti di potenziamento;
- *credito d'impegno*: di regola ogni quattro o otto anni il Parlamento approva un credito d'impegno per finanziare gli investimenti di potenziamento necessari per il raggiungimento degli obiettivi a lungo termine. I crediti d'impegno non sono limitati nel tempo e scadono solo con la realizzazione dei progetti da finanziare. Non appena appare evidente che i mezzi stanziati con un credito d'impegno non bastano per finanziare i relativi progetti, va proposta al Parlamento l'approvazione di un credito aggiuntivo per i costi supplementari che non possono essere compensati. In questo modo un progetto è sempre finanziato mediante un unico credito d'impegno. Pertanto un «finanziamento misto» costituito da crediti d'impegno di origine diversa non è più possibile;
- *preventivo*: le attribuzioni annuali nel FInFer sono definite nel preventivo. Mediante un decreto federale separato, il Parlamento stabilisce annualmente i prelievi per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

## Panoramica degli strumenti di controllo



L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) attuerà i decreti del Parlamento adottando i seguenti strumenti di controllo:

- *convenzioni sulle prestazioni (CP)*: per attuare gli obiettivi fissati dal Parlamento per i quattro anni successivi in relazione all'intera rete ferroviaria, l'UFT e, nel caso delle installazioni per il pubblico, i Cantoni concludono con le imprese ferroviarie convenzioni sulle prestazioni. Poiché il Parlamento ha già stabilito in un decreto federale gli obiettivi per il quadriennio successivo e stanziato i fondi necessari con un limite di spesa quadriennale, la convenzione sulle prestazioni con le FFS – così come finora quelle concluse con le ferrovie private – verrà sottoscritta dall'UFT e non più dal Consiglio federale e non verrà più sottoposta al Parlamento per approvazione. Nelle convenzioni sulle prestazioni sono stabiliti concretamente per ciascuna impresa gli obiettivi in materia d'esercizio e di mantenimento della qualità (sicurezza, efficienza, stato e utilizzazione della rete, produttività) per i quattro anni successivi e i mezzi disponibili a tale scopo. Le convenzioni comprendono una voce globale per il finanziamento dei potenziamenti di piccola entità da realizzare nel quadro di progetti di rinnovo e non collegati a una fase di ampliamento PROSSIF;
- *convenzioni di attuazione*: l'UFT sottoscrive con le imprese ferroviarie o le imprese costruttrici convenzioni di attuazione che disciplinano l'impiego concreto dei mezzi stanziati del credito d'impegno per gli investimenti di

potenziamento. Tali convenzioni elencano esplicitamente i progetti più grandi con un volume d'investimento superiore a 10 milioni di franchi. Anche in questo caso, come per le convenzioni sulle prestazioni, non è necessaria l'approvazione del Parlamento. Nella misura in cui concernono il potenziamento delle installazioni per il pubblico, le convenzioni di attuazione sono concluse tra le imprese ferroviarie e i Cantoni;

- *gestione del fondo*: sulla base della LFIInFer, l'UFT controlla le uscite annuali in collaborazione con l'Amministrazione federale delle finanze (AFF). Il ritmo dell'ampliamento dell'infrastruttura va stabilito in base ai mezzi disponibili nel fondo e tenuto conto del fabbisogno per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura esistente. La gestione del fondo comprende anche simulazioni a lungo termine che mostrano l'evoluzione futura delle entrate e delle uscite (tra cui il fabbisogno per l'esercizio, il mantenimento della qualità o gli investimenti di potenziamento);
- *coinvolgimento dei Cantoni*: il grande interesse dei Cantoni all'ampliamento dell'infrastruttura giustifica il marcato coinvolgimento delle autorità cantonali nella pianificazione e realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria svizzera. Nel quadro della delegazione delle autorità, i Cantoni accompagnano gli sviluppi finanziari del SIF e la realizzazione dei progetti approvati e sono coinvolti nella pianificazione di altre fasi di attuazione (cfr. anche n. 6.3.1.4).

## 6.2.4 Costi dell'infrastruttura ferroviaria

Il gruppo di lavoro interdipartimentale FAIF ha effettuato alcune stime in merito al reale fabbisogno di mezzi a medio e lungo termine (2010–2040) per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Per i compiti da finanziare con il FIInFer, ossia il finanziamento dei costi scoperti previsti per l'esercizio e la manutenzione e per gli investimenti necessari al mantenimento della qualità e all'ampliamento, si prevede, considerando l'aumento del prezzo delle tracce deciso per il 2013, il seguente fabbisogno medio annuo (in termini reali; prezzi 2010):

- *esercizio e mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS*: il fabbisogno finanziario netto (dedotti i proventi dei prezzi delle tracce e altre entrate) è stimato in media a circa 1,6 miliardi di franchi all'anno. L'importo comprende i mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualità stanziati con la convenzione sulle prestazioni 2011–2012 tra le FFS e la Confederazione e i fondi supplementari necessari in base a quanto emerso dal secondo parere sull'audit delle FFS relativo alla rete;
- *esercizio e mantenimento della qualità delle ferrovie private*: ai prezzi del 2010, per la Confederazione si stima un fabbisogno invariato di risorse in termini reali pari in media a circa 600 milioni di franchi all'anno. La parte a carico dei Cantoni per l'infrastruttura delle ferrovie private ammonta a circa 300 milioni di franchi all'anno (offerta di prestazioni ordinata congiuntamente da Confederazione e Cantoni ai sensi dell'art. 49 Lferr);

- *costi susseguenti dei potenziamenti*: in seguito all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria entro il 2040 risulteranno in media, per l'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private, costi scoperti supplementari per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'ordine di circa 600 milioni di franchi all'anno;
- *ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria*: devono essere messi a disposizione sufficienti mezzi per i progetti FTP in corso: NFTA, raccordi RAV, risanamento fonico e SIF. Seguiranno altre fasi di ampliamento. Si devono inoltre considerare investimenti di potenziamento finora finanziati attraverso il preventivo ordinario. Il fabbisogno annuo medio per l'ampliamento si attesta a 1,3 miliardi di franchi. A causa di restrizioni tecnico-operative<sup>27</sup>, per gli interventi di ampliamento possono essere impiegati al massimo 1,5 miliardi di franchi all'anno;
- *rimborso dell'anticipo e interessi*: tra il 2019 e il 2030 gli importi rimborsati ammonteranno mediamente a circa 600 milioni di franchi all'anno. Per gli interessi occorre prevedere in media circa 130 milioni all'anno fino a un massimo di 250 milioni. Per il rimborso e gli interessi sono necessari in media 400 milioni di franchi all'anno, distribuiti sull'arco del trentennio 2010–2040.

Pertanto, tra il 2010 e il 2040, il fabbisogno di risorse stimato per l'infrastruttura ferroviaria si attesta in media a 4,5 miliardi di franchi all'anno (prezzi 2010).

### **6.2.5                    Maggiore efficienza nell'esercizio e nel mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria**

Visto l'aumento dei costi d'esercizio e di mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, le imprese ferroviarie devono migliorare ulteriormente l'efficienza. Nei dati sul fabbisogno futuro dei mezzi destinati all'esercizio e al mantenimento della qualità si è già in parte tenuto conto dei miglioramenti dell'efficienza. Nel secondo parere sull'audit della rete (cfr. n. 2.5), il potenziale di ottimizzazione per l'infrastruttura delle FFS è stato stimato a circa 250 milioni di franchi all'anno; questi sono stati detratti dal fabbisogno supplementare.

Vi sono diversi approcci che vanno verificati più da vicino e, se possibile, utilizzati per aumentare l'efficienza dell'infrastruttura:

- *intervalli per la manutenzione*: lungo una rete ferroviaria con elevati tassi di utilizzo, gli intervalli per effettuare i lavori volti a mantenere la qualità dell'infrastruttura si riducono sempre di più (p. es. per la crescente dilatazione degli orari di esercizio, le offerte notturne). Intervalli brevi fanno aumentare i costi che potrebbero invece essere ridotti con un'adeguata strategia di manutenzione (p. es. chiusura della tratta anziché manutenzione durante l'esercizio ordinario). Gli intervalli prolungati e la chiusura totale di una tratta, pur causando una serie di limitazioni nel traffico viaggiatori (soppressione di treni, sostituzione con autobus), contribuirebbero complessiva-

<sup>27</sup> Conformemente ai valori empirici delle FFS, se questo limite venisse superato la disponibilità della rete verrebbe notevolmente ridotta.

mente a migliorare l'efficienza dell'attività svolta per mantenere la qualità. In futuro occorrerà ponderare accuratamente i vari interessi in gioco. A lungo termine un'attenzione maggiore ai costi del ciclo di vita potrebbe ottimizzare la manutenzione (manutenzione anziché rinnovo). Anche una maggiore concorrenza, per esempio nella gestione dei lavori di mantenimento (prestazioni interne o di terzi p. es. nel caso della costruzione dei binari), aiuterebbe a migliorare l'efficienza;

- *standard di qualità e sicurezza*: l'applicazione di standard elevati fa tendenzialmente aumentare i costi. Differenziando gli standard qualitativi in funzione per esempio delle diverse categorie di tratte, si potrebbe aumentare l'efficienza, mentre riducendo la funzionalità o la disponibilità di un impianto si possono contenere i costi. In futuro, quando verranno adeguate o emanate disposizioni concernenti la costruzione di impianti ferroviari, bisognerà tenere conto maggiormente degli effetti sui costi. L'amministrazione sta esaminando una serie di misure per semplificare le procedure e gli standard e per consentire una maggiore flessibilità nell'impiego del personale;
- *processi interni e organizzazione*: a medio e lungo termine anche il miglioramento delle procedure interne dei gestori dell'infrastruttura e la riduzione dei costi amministrativi (overhead) consentono di comprimere le spese d'esercizio e di mantenimento della qualità. Le ferrovie hanno già in parte introdotto misure in tal senso;
- *incentivi e controlling*: dal 2011 la Confederazione conclude con tutte le imprese ferroviarie convenzioni sulle prestazioni pluriennali per il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità. In tal modo viene incentivata l'erogazione efficiente delle prestazioni. Il FInFer promuove questo effetto incentivante. I mezzi del fondo non utilizzati per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura restano a disposizione per l'ampliamento dell'infrastruttura stessa. Nella convenzione sulle prestazioni le parti concordano gli obiettivi, i parametri per misurare il loro raggiungimento, ma anche gli indicatori e i valori obiettivo della produttività (p. es. le spese di manutenzione per tonnellata-chilometro lorda o i costi per il rinnovo delle sovrastrutture per metro ristrutturato). In futuro, nel quadro dell'attività di controlling delle convenzioni, sarà possibile anche confrontare questi indicatori non solo nell'arco di diversi anni, ma anche tra le diverse imprese (analisi comparativa).

## **6.2.6 Mezzi a destinazione vincolata per il FInFer**

Per garantire il finanziamento a lungo termine dei compiti summenzionati, occorre far confluire nel FInFer sufficienti risorse finanziarie.

I mezzi attualmente impiegati per i vari compiti dovranno essere destinati al nuovo fondo.

### **a) Risorse generali della Confederazione**

I mezzi del preventivo ordinario della Confederazione finora utilizzati per l'infrastruttura ferroviaria confluiranno nel FInFer e serviranno a finanziare gli attuali contributi versati dalla Confederazione per l'esercizio e il mantenimento della

qualità e per investimenti minori di potenziamento dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private dell'ordine di 2,2 miliardi di franchi.

In base ai mezzi<sup>28</sup> previsti dal piano finanziario di legislatura 2013–2015 aggiornati ai prezzi reali del 2016 secondo le pianificazioni finanziarie del Consiglio federale e vista la richiesta di una maggiore partecipazione della Confederazione avanzata nell'ambito della consultazione, la Confederazione prevede di versare nel FinFer 2,3 miliardi di franchi all'anno. In tal modo, aumenta il suo contributo di 100 milioni di franchi all'anno. Queste risorse generali verranno indicizzate conformemente al rincaro dei costi di costruzione e manutenzione delle ferrovie (indice di rincaro delle opere ferroviarie IRF) e alla crescita economica (PIL reale). Pertanto, con il progetto FAIF il versamento in termini reali si attesta in media a circa 2,5 miliardi di franchi all'anno.

## **b) Attribuzioni a destinazione vincolata al Fondo FTP**

I mezzi federali che confluiscono nel Fondo FTP verranno versati in futuro nel FinFer.

Le seguenti fonti di introito dovranno alimentare il FinFer *a tempo indeterminato*:

- TTPCP: al massimo due terzi degli introiti, ossia mediamente circa 1 miliardo di franchi all'anno per i prossimi trent'anni;
- IVA: lo 0,1 per cento, ossia mediamente circa 360 milioni di franchi all'anno per i prossimi trent'anni.

La seguente fonte di introito dovrà alimentare il fondo *a tempo determinato* fino alla conclusione del rimborso degli anticipi del Fondo FTP (circa 2030):

- dall'imposta di consumo sui carburanti e dal supplemento sulla stessa (imposta sugli oli minerali escluso il contrassegno autostradale secondo l'art. 86 cpv. 1 e 4 Cost.): il 9 per cento, ma al massimo 310 milioni di franchi all'anno, del prodotto netto. Tale percentuale corrisponde al valore medio del periodo 2000–2009 per la copertura di un quarto dei costi della NFTA, conformemente al vigente articolo 196 numero 3 capoverso 3 Cost. Questo importo massimo sarà indicizzato. Secondo le attuali stime l'importo massimo non verrà raggiunto. Fino al 2030 nel FinFer confluiranno in media circa 270 milioni di franchi all'anno.

Queste tre fonti garantiranno annualmente entrate pari a circa 1,6 miliardi di franchi (in termini reali; prezzi 2010), che dal 2030 scenderanno a circa 1,4 miliardi di franchi all'anno. I versamenti provenienti dall'IVA dipendono dalla crescita economica, mentre quelli risultanti dalla TTPCP dipendono dalle prestazioni di trasporto e dalle emissioni dei veicoli. In base all'articolo 85 Cost. e all'articolo 7 LTTP i proventi della tassa non devono superare i costi scoperti del traffico pesante. Pertanto il Consiglio federale parte dal presupposto che a lungo termine i proventi della TTPCP potranno aumentare solo entro i limiti del rincaro.

Le attuali previsioni poggiano sull'ipotesi che le entrate provenienti dall'imposta sugli oli minerali diminuiranno costantemente qualora le attuali tariffe fiscali restino

<sup>28</sup> Le cifre non comprendono le compensazioni della TTPCP per le CP 11–12 e le CP 13–16; pertanto i gestori dell'infrastruttura dispongono di più fondi per l'esercizio e il mantenimento della qualità rispetto al piano finanziario 2012–2014.

invariate. Ciò è riconducibile alla tendenza generale a scegliere veicoli a basso consumo (benzina, diesel) e a propulsione alternativa.

Visto il calo delle entrate per il finanziamento speciale del traffico stradale, i contributi al FInFer non raggiungono per ora (secondo i calcoli alla base del presente messaggio) l'importo massimo previsto. Se il supplemento fiscale sugli oli minerali verrà aumentato per coprire la lacuna di finanziamento del FSTS, anche il contributo in termini assoluti al FInFer aumenterà fino all'importo massimo indicizzato. Dopo il 2030 circa non vi saranno più versamenti al FInFer dal FSTS.

Le fonti di introito attuali, che con il presente progetto sono mantenute in parte con durata illimitata, assicurerebbero in media 4,1 miliardi di franchi all'anno fino al 2030 (in termini reali; prezzi 2010). Dal 2030 i versamenti dovrebbero ammontare a 4,4 miliardi di franchi all'anno (in termini reali; prezzi 2010).

## **6.2.7                      Necessità di mezzi supplementari e di misure di controllo per colmare la lacuna di finanziamento**

Come esposto al numero 6.2.4, per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria occorrono in media 4,5 miliardi di franchi all'anno (in termini reali; prezzi 2010).

Le attuali fonti di introito (cfr. n. 6.2.6) assicurano in media circa 4,1 miliardi di franchi all'anno fino al 2030 (in termini reali; prezzi 2010); nel complesso, quindi, si rileva una lacuna di finanziamento pari mediamente a circa 400 milioni di franchi all'anno.

Le cifre tengono conto delle misure di controllo mirate, che non sono quindi indicate separatamente:

- *maggior efficienza:* nella valutazione del fabbisogno finanziario per l'esercizio e il mantenimento della qualità sono in parte già considerate misure di aumento dell'efficienza. L'adozione di misure mirate (cfr. n. 6.2.5) consente di migliorare ulteriormente l'efficienza dell'esercizio e del mantenimento della qualità. In questo modo si possono ridurre i costi e quindi l'onere a carico del fondo;
- *ampliamento a tappe:* l'ampliamento non deve essere definito necessariamente in funzione dell'importo massimo tecnicamente disponibile. Poiché il FInFer ha una durata indeterminata, un volume d'investimento annuale più contenuto consente di realizzare gli stessi investimenti distribuiti su un periodo più lungo. Tra il 2017 e il 2027 è possibile ultimare, stanziando mediamente circa 1,0 miliardi di franchi all'anno, i progetti in corso del Fondo FTP previsti dalla fase di ampliamento 2025 proposta con il presente progetto (cfr. n. 6.3.3.1– 6.3.3.3) e avviare un'altra fase;
- *riduzione dei mezzi per il risanamento fonico delle ferrovie:* nel dibattito svolto nel 2008 sulla panoramica del Fondo FTP, in cui il Consiglio federale aveva proposto una riduzione di 500 milioni di franchi del credito d'impegno destinato al risanamento fonico, il Parlamento ha deciso di mantenere tale credito a 1,85 miliardi di franchi. Il DATEC sta elaborando un progetto per un ulteriore miglioramento della protezione fonica che può essere realizzato riducendo il credito d'impegno di circa 250 milioni. Per-

tanto, tra il 2017 e il 2027 il FInFer può risparmiare in media 20–30 milioni di franchi all’anno (cfr. anche n. 6.3.3.5).

Per colmare la lacuna di finanziamento, che si attesta mediamente a circa 400 milioni di franchi all’anno, è necessario reperire ulteriori mezzi a destinazione vincolata per il FInFer (cfr. n. 6.2.8).

## 6.2.8 Misure per coprire la lacuna di finanziamento

Nel definire le misure volte a coprire la lacuna di finanziamento vanno applicati i seguenti criteri:

- *limitazione delle nuove fonti di introito*: la lacuna di finanziamento dovrebbe essere colmata attingendo a fonti di introito per quanto possibile redditizie allo scopo di limitarne il numero, altrimenti il fondo risulta poco trasparente e difficile da controllare;
- *partecipazione di utenti e beneficiari*: spetta in primo luogo agli utenti diretti e ai beneficiari dell’infrastruttura ferroviaria colmare la lacuna di finanziamento. I beneficiari comprendono i Cantoni e le aziende che, grazie a un’infrastruttura ferroviaria efficiente, vedono aumentare la propria attrattiva insediativa e la propria competitività.

In base a questi criteri sono previste le seguenti misure supplementari:

Poiché, come esposto al numero 6.2.6 lettera a, *i mezzi del preventivo ordinario della Confederazione aumenteranno* di 100 milioni di franchi portandosi a 2,3 miliardi di franchi, il FInFer disporrà di più fondi. Questi mezzi dovranno essere indicizzati conformemente al rincaro dei costi di costruzione e manutenzione delle ferrovie (indice di rincaro delle opere ferroviarie IRF) e alla crescita economica (PIL reale). Pertanto, il versamento in termini reali nel FInFer si attesta mediamente a circa 2,5 miliardi di franchi all’anno.

Le seguenti due misure riducono il fabbisogno di mezzi illustrato al numero 6.2.4:

- a. *Incremento del finanziamento da parte degli utenti* per un totale di 300 milioni di franchi attraverso un aumento in due fasi del prezzo delle tracce. Il Consiglio federale ha già deciso un primo aumento di 200 milioni di franchi, effettivo dal 2013 e già considerato nel fabbisogno finanziario netto illustrato al numero 6.2.4. Il secondo aumento (presumibilmente nel 2017) frutterà altri 100 milioni di franchi. Questi aumenti vanno in parte a carico degli utenti dei trasporti pubblici mediante l’adeguamento delle tariffe.

Le entrate supplementari provenienti dai prezzi delle tracce, pari a 100 milioni, non confluiscono nel FInFer, ma servono a ridurre il fabbisogno di mezzi per l’infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private elencato al numero 6.2.4.

L’integrazione dell’aumento dei prezzi delle tracce nelle tariffe è di competenza delle imprese di trasporto ed è realizzata dall’Unione dei trasporti pubblici (UTP) e dalle comunità tariffarie regionali (cfr. n. 2.7).

- b. *Nuova ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni* che riduce il fabbisogno di mezzi della Confederazione e genera oneri supplementari per i Cantoni pari a circa 200 milioni di franchi all’anno. Poiché traggono benefi-

cio dai buoni collegamenti dei trasporti pubblici, è auspicabile che i Cantoni partecipino maggiormente al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Nella consultazione è stata proposta come variante una chiave di ripartizione basata sui benefici, che però è stata respinta, così come le altre proposte (cfr. n. 6.4.1.1.3).

È stata quindi elaborata una nuova soluzione, poi sviluppata e discussa con i rappresentanti cantonali, che implica una nuova ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni.

*Finanziamento da parte dei Cantoni delle installazioni per il pubblico:* i Cantoni si fanno carico del finanziamento delle le installazioni per il pubblico per l'intera rete ferroviaria, che comprende l'indennizzo dei costi di manutenzione, mantenimento della qualità e ampliamento degli impianti in tutte le stazioni delle FFS e delle ferrovie private.

Questo modello attribuisce alla competenza decisionale e finanziaria dei Cantoni un settore di spesa chiaramente definito. Nei limiti delle disposizioni legali i Cantoni e le ferrovie sono liberi di definire la dotazione delle installazioni per il pubblico.

La tabella seguente riporta un confronto tra il sistema attuale e quello proposto.

*Tabella 2*

### **Confronto tra il sistema attuale e quello proposto**

|                                                     | Confederazione | Cantoni    |
|-----------------------------------------------------|----------------|------------|
| <b>Sistema attuale</b>                              |                |            |
| FFS                                                 |                |            |
| – Indennità d'esercizio                             | 470            | 0          |
| – Contributi d'investimento                         | 1055           | 0          |
| Ferrovie private                                    |                |            |
| – Indennità d'esercizio                             | 190            | 70         |
| – Contributi d'investimento                         | 460            | 200        |
| <b>Totale</b>                                       | <b>2175</b>    | <b>270</b> |
| <b>Nuovo sistema: installazioni per il pubblico</b> |                |            |
| Infrastruttura d'esercizio                          |                |            |
| – Indennità d'esercizio                             | 595            | 0          |
| – Contributi d'investimento                         | 1380           | 0          |
| Installazioni per il pubblico                       |                |            |
| – Indennità d'esercizio                             | 0              | 135        |
| – Contributi d'investimento                         | 0              | 335        |
| <b>Totale</b>                                       | <b>1975</b>    | <b>470</b> |
| <b>Sgravio per la Confederazione (FInFer)</b>       | <b>–200</b>    |            |

*(In milioni di franchi, valori effettivi e pianificati 2010, arrotondati)*

La definizione di installazioni per il pubblico corrisponde a quella in uso presso le FFS. In base alla nuova ripartizione, rientrano ora nell'ambito di competenza esclusivo dei Cantoni le seguenti installazioni: marciapiedi, pensiline, sottopassaggi e sovrappassaggi, scale e rampe, scale mobili e ascensori, arredo dei marciapiedi (incl. arredo delle sale d'aspetto, illuminazione, orologi, segnaletica, informazioni all'utenza).

In singoli casi i costi delle installazioni per il pubblico possono risultare sproporzionati rispetto ai benefici che il Cantone d'ubicazione ne ricava. Nel caso della trasformazione di stazioni complesse, per esempio, l'investimento può infatti produrre effetti positivi sull'intera rete. In questo caso far finanziare al Cantone l'integralità dei costi delle installazioni per il pubblico non è una soluzione opportuna. In via eccezionale, gli interventi di trasformazione possono essere perciò finanziati con contributi del FInFer. I progetti di costruzione di questa portata rientrano nelle fasi di ampliamento previste dal programma PROSSIF e devono essere definiti dal Consiglio federale.

Il contributo dei Cantoni alle installazioni per il pubblico (500 mio. di fr.) e i costi che la Confederazione dovrà sostenere per l'infrastruttura delle ferrovie private (300 mio. di fr.) non sono elementi fissi e ininfluenzabili: infatti, dipendono dagli interessi particolari dei Cantoni, dallo sviluppo delle imprese ferroviarie e dallo scaglionamento degli investimenti di potenziamento.

Per il momento i Cantoni non hanno una posizione unanime in merito a questa variante. Pur riconoscendo i vantaggi che questa comporta, mostrano un certo scetticismo per quanto attiene all'attuazione e alle ripercussioni finanziarie per i singoli Cantoni. Secondo il sondaggio effettuato dall'UTP nessuna delle varianti gode di ampio sostegno.

*Finanziamento del resto dell'infrastruttura ferroviaria da parte della Confederazione:* la Confederazione si assume il finanziamento del resto dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS e delle ferrovie private (esclusi tram, metropolitane nonché le tratte senza funzione di collegamento secondo l'art. 49 cpv. 2 Lferr). Finanzia i costi non coperti per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento.

In tal modo si garantisce la parità di trattamento nel finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (FFS e ferrovie private) richiesta da tempo. L'attuale cofinanziamento da parte dei Cantoni dell'infrastruttura delle ferrovie private riguarda in gran parte le regioni di montagna e periferiche ma anche le infrastrutture della S-Bahn.

Questi due strumenti – maggiore finanziamento da parte degli utenti (aumento del prezzo delle tratte) e nuova ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni – permettono di ridurre il fabbisogno finanziario della Confederazione. Il terzo strumento proposto dal Consiglio federale è una nuova fonte di finanziamento per il FInFer:

- *Entrate supplementari provenienti dall'imposta federale diretta:* con la fissazione di un *limite massimo per la deduzione delle spese di trasporto* a 3000 franchi, il gettito dell'imposta federale diretta aumenta annualmente di circa 200 milioni di franchi, una volta dedotti i contributi cantonali. Queste entrate supplementari, che verranno assegnate al FInFer, corrispondono, alle

condizioni attuali, a circa il 2 per cento dell'imposta federale diretta. Anzi, ch  fissare un importo, la Costituzione stabilisce che il 2 per cento delle entrate dell'imposta federale diretta per le persone fisiche deve confluire nel FInFer. In futuro, perci , le fluttuazioni del gettito dell'imposta federale diretta avranno un impatto sul FInFer anche se non sono riconducibili alla fissazione di un limite massimo della deduzione delle spese di trasporto.

La popolazione attiva trae particolare beneficio dal miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria – attuato soprattutto per far fronte all'enorme richiesta durante gli orari di punta – e contribuisce cos  al suo finanziamento. La limitazione della deduzione delle spese di trasporto concerne unicamente i pendolari i cui costi di trasporto tra domicilio e luogo di lavoro sono superiori a 3000 franchi, il che attualmente corrisponde a circa il 20 per cento dei contribuenti<sup>29</sup>. Il restante 80 per cento non   interessato da tale misura.

Oggi le deduzioni fiscali dei pendolari che si recano al lavoro con l'automobile sono molto pi  elevate di quelle degli utenti dei trasporti pubblici. La limitazione della deduzione dei costi di trasporto incide pertanto in minor misura su chi si avvale dei trasporti pubblici. Per i redditi elevati le ripercussioni in termini assoluti sono pi  elevate che per quelli medi e bassi.

Il Consiglio federale propone di limitare la deduzione per le spese di trasporto unicamente nell'ambito dell'imposta federale diretta e per i lavoratori dipendenti. Il presente progetto non prevede alcuna modifica delle disposizioni cantonali in materia di deduzione fiscale dei costi di trasporto; tuttavia, occorre dare ai Cantoni la possibilit  di fissare un limite superiore per la deduzione delle spese di trasporto ai fini dell'imposta cantonale sul reddito.

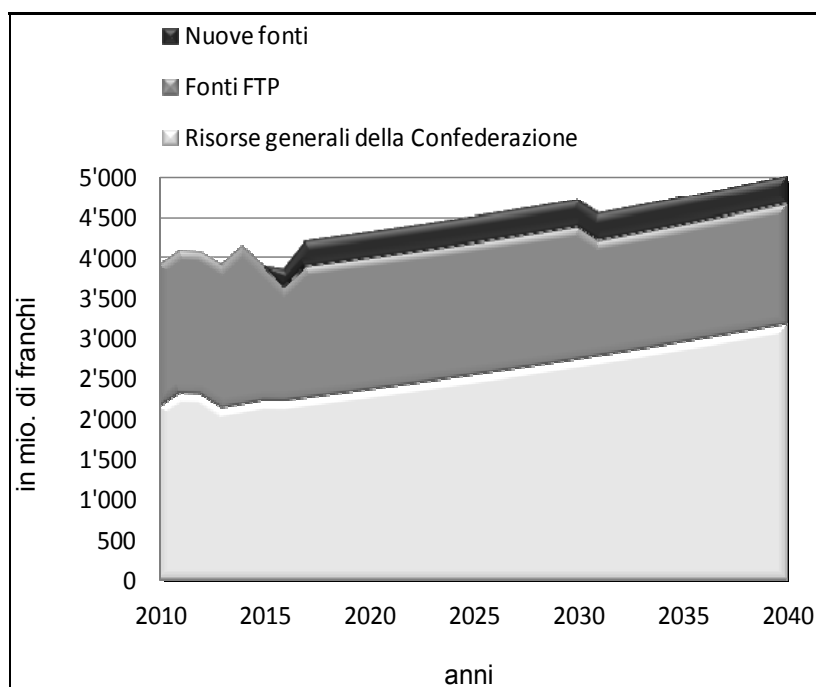
### **6.2.9 Piano globale di finanziamento, equilibrio tra attribuzioni e uscite**

Il finanziamento proposto stabilisce i termini generali per l'esercizio, il mantenimento della qualit  e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, considerando l'esercizio e la conservazione dell'attuale sistema ferroviario prioritari rispetto all'ampliamento. I mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualit  devono essere assicurati in modo permanente.

#### **Mezzi disponibili per l'infrastruttura ferroviaria (attribuzioni)**

Con il mantenimento dei versamenti a destinazione vincolata nel Fondo FTP, lo stanziamento di mezzi del preventivo ordinario della Confederazione e la nuova fonte di finanziamento (entrate supplementari dall'imposta federale diretta) sarebbero disponibili in media circa 4,1 miliardi di franchi all'anno.

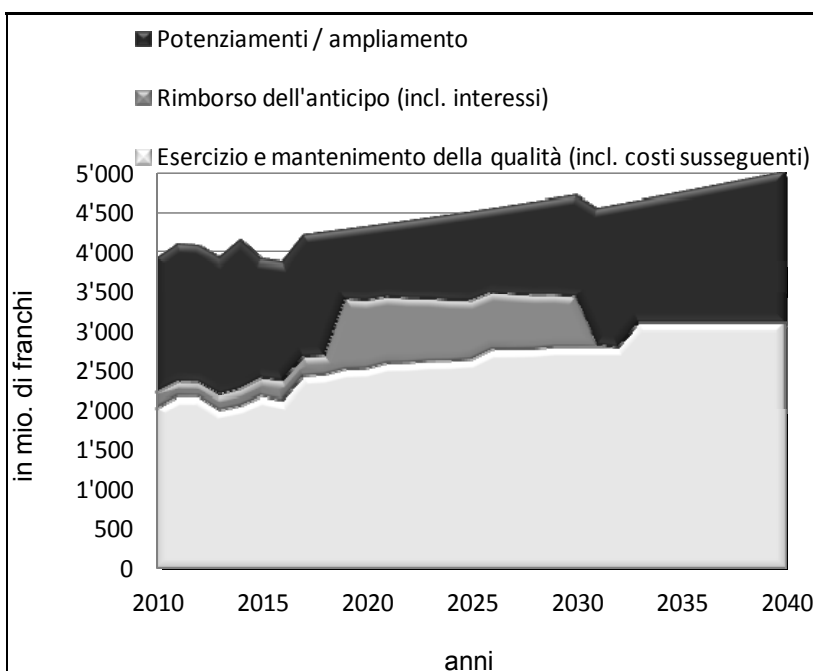
<sup>29</sup> Fra i contribuenti interessati in futuro (20 %), circa il 24 % fa attualmente valere una deduzione di oltre 9000 franchi.

**Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria – attribuzioni****Fabbisogno finanziario per l'infrastruttura ferroviaria**

Il fabbisogno finanziario per l'esercizio e il mantenimento della qualità – compresi i costi susseguenti, l'ampliamento, la remunerazione e il rimborso dei debiti – si attesta in media a circa 4,5 miliardi di franchi all'anno. Questo fabbisogno si riduce di 100 milioni di franchi (in media ca. 75 mio. di fr. all'anno nel periodo 2010–2040) per effetto dell'aumento del prezzo delle tracce, effettivo dal 2017, e di 200 milioni di franchi (in media ca. 180 mio. di fr. all'anno nel periodo 2010–2040) per effetto della nuova ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni.

Con la nuova soluzione, dal 2017 al 2027 circa un miliardo di franchi all'anno sarebbe messo a disposizione per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Questo importo sarà sufficiente per concludere nei tempi previsti i progetti FTP in corso e consentirà inoltre di realizzare, entro il 2025, un'altra fase di ampliamento per 3,5 miliardi di franchi in aggiunta al SIF.

Dopo il 2027 oltre 1,5 miliardi di franchi all'anno saranno disponibili per l'ampliamento dell'infrastruttura. Tale importo consentirà di realizzare entro il 2030 circa un'altra fase di ampliamento per 8–10 miliardi di franchi. Dopo il 2030 saranno presumibilmente disponibili sufficienti mezzi per realizzare altre importanti fasi di ampliamento in regolare successione, garantendo prioritariamente l'esercizio e il mantenimento della qualità.

**Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria – fabbisogno finanziario****Panoramica delle attribuzioni e del fabbisogno finanziario**

La tabella seguente riporta i conferimenti e il fabbisogno finanziario.

Tabella 3

**Conferimenti e il fabbisogno finanziario**

|                                           | 2010–2030   | 2030–2040   |
|-------------------------------------------|-------------|-------------|
| <b>Attribuzioni</b>                       |             |             |
| Risorse generali della Confederazione     | 2410        | 2970        |
| TTPCP (2/3 degli introiti)                | 950         | 1020        |
| IVA (1 per mille)                         | 360         | 450         |
| Imposta sugli oli minerali (fino al 2030) | 260         | 0           |
| Anticipi nel Fondo FTP                    | 100         | 0           |
| Imposta federale diretta                  | 160         | 240         |
| <b>Totale attribuzioni</b>                | <b>4240</b> | <b>4680</b> |

|                                           | 2010–2030   | 2030–2040   |
|-------------------------------------------|-------------|-------------|
| <b>Fabbisogno finanziario</b>             |             |             |
| Esercizio e mantenimento della qualità    | 2030        | 2010        |
| Costi susseguenti dell'ampliamento        | 430         | 1030        |
| Ampliamento                               | 1290        | 1500        |
| – <i>Potenziamenti di piccola entità</i>  | 60          | 0           |
| – <i>NFTA</i>                             | 450         | 0           |
| – <i>Ferrovia 2000</i>                    | 10          | 0           |
| – <i>SIF</i>                              | 280         | 0           |
| – <i>RAV</i>                              | 40          | 0           |
| – <i>Risanamento fonico</i>               | 40          | 0           |
| – <i>PROSSIF fase di ampliamento 2025</i> | 170         | 0           |
| – <i>PROSSIF fase di ampliamento 20xx</i> | 240         | 450         |
| – <i>PROSSIF fase di ampliamento 20yy</i> | 0           | 1050        |
| Interessi sull'anticipo                   | 170         | 0           |
| Rimborso dell'anticipo                    | 360         | 0           |
| <b>Totale fabbisogno finanziario</b>      | <b>4280</b> | <b>4540</b> |

*In milioni di franchi all'anno, valori medi reali, prezzi 2010*

I valori riportati nella tabella poggiano sulle seguenti ipotesi:

- *Risorse generali della Confederazione*: 2,3 miliardi di franchi ai prezzi del 2014, attribuzione dall'inizio del FInFer, evoluzione secondo la crescita reale del PIL
- *TTPCP*: introiti secondo le previsioni attuali fino al limite massimo dei costi scoperti computabili del traffico pesante per un totale di 1,7 miliardi di franchi
- *IVA*: secondo il piano finanziario della Confederazione, evoluzione secondo il PIL reale
- *Entrate dell'imposta sugli oli minerali*: 9 per cento del prodotto netto fino al termine del rimborso dell'anticipo; secondo le stime dell'USTRA e dell'AFF il prodotto netto diminuisce annualmente dello 0,5 per cento in termini reali
- *Anticipo*: secondo il regolamento del Fondo FTP fino al passaggio al FInFer
- *Imposta federale diretta*: 2 per cento dell'imposta federale diretta che corrisponde a un apporto di 200 milioni di franchi ai prezzi del 2014; attribuzione dall'inizio del FInFer, evoluzione secondo il PIL reale
- *Esercizio e mantenimento della qualità*: fabbisogno secondo il piano finanziario della Confederazione
- *Costi susseguenti*: stima semplificata dei costi di esercizio e di mantenimento della qualità in base ai costi attivati
- *Potenziamenti di piccola entità previsti dalle CP*: fino al 2016 compreso (CP 13–16), poi nel quadro del PROSSIF

- *Interessi sull'anticipo*: 3 per cento all'anno
- *Rimborso dell'anticipo*: dal 2019 al 2030

### **6.2.10 Passaggio dal Fondo FTP al FInFer**

Il Fondo FTP verrà sostituito dal FInFer senza soluzione di continuità. Entro marzo 2012 il Consiglio federale dovrà presentare al Parlamento un messaggio concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» e contenente il controprogetto. L'Assemblea federale dovrà esaminarlo entro i due anni successivi; in seguito vi sarà la votazione popolare. Il FInFer può pertanto entrare in vigore al più presto il 1° gennaio 2015. Da tale data anche i nuovi introiti confluiranno nel FInFer.

Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria viene di regola definito in funzione dei cicli legislativi. Per il periodo legislativo 2012–2015, il finanziamento verrà gestito ancora secondo il sistema attuale e fissato fino al 2016 compreso. I limiti di spesa per l'esercizio e il mantenimento della qualità a partire dal 2017 dovranno essere stabiliti in base al nuovo sistema. Anche il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 entrerà in vigore nel 2017.

### **6.2.11 Delimitazione tra il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria e il Fondo infrastrutturale**

Il Fondo infrastrutturale ha una durata limitata al 2027 e finanzia il completamento della rete delle strade nazionali, l'eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali e i progetti di infrastruttura dei trasporti negli agglomerati. 800 milioni di franchi sono destinati alle strade principali nelle regioni periferiche e di montagna.

Il Fondo infrastrutturale finanzia tra l'altro contributi per le misure volte a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati (art. 1 cpv. 2 lett. c della legge del 6 ottobre 2006<sup>30</sup> sul fondo infrastrutturale, LFIT). Secondo il decreto federale concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale<sup>31</sup> le risorse a disposizione ammontano a 6 miliardi di franchi. Il loro impiego è basato su una visione globale dei trasporti che include tutti i vettori di trasporto considerandone vantaggi e inconvenienti e tiene conto in particolare del coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente (art. 4 cpv. 2 lett. a e d LFIT). Il 21 settembre 2010 il Parlamento ha approvato lo stanziamento, a partire dal 2011, di fondi per gli interventi di prima generazione volti a migliorare le infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati. Gli agglomerati stanno elaborando le loro richieste di contributi per le misure di seconda generazione (programmi d'agglomerato relativi a trasporti e insediamento). Le richieste sono state inoltrate alla Confederazione entro la fine del 2011 (nuovi programmi) o lo saranno entro la metà del 2012 (programmi aggiornati). Le esperienze maturate finora nel quadro del cofinanziamento degli ampliamenti della S-Bahn da parte del Fondo infrastrutturale hanno mostrato che si riscontrano tuttora finanziamenti misti provenienti da varie fonti e difficili da gestire.

<sup>30</sup> RS 725.13

<sup>31</sup> FF 2007 7705

Come previsto e come deciso dal Parlamento, gli ampliamenti delle S-Bahn nelle città e negli agglomerati, previsti dalla prima generazione di programmi d'agglomerato a partire dal 2011, saranno finanziati con il Fondo infrastrutturale. Anche il finanziamento dei progetti di livello «A» (seconda generazione dei programmi d'agglomerato), la cui realizzazione è prevista a partire dal 2015, verrà garantito attraverso l'attuale sistema. Non appena il FAIF sarà in vigore, i progetti non ancora iniziati che riguardano la ferrovia saranno finanziati con i mezzi del FInFer. Da tale data la quota di mezzi del Fondo infrastrutturale destinata a progetti S-Bahn dovrebbe quindi confluire nel FInFer. Le esigenze dei programmi d'agglomerato verranno considerate in sede di valutazione dei progetti nelle aree d'agglomerato. Per quanto attiene ai principi e agli obiettivi dei progetti l'UFT si consulta con l'ARE.

## **6.2.12 Possibilità di prefinanziamento e di cofinanziamento**

In linea di principio il FInFer è destinato a coprire per intero i costi degli investimenti di ampliamento e di mantenimento della qualità della rete FFS ad eccezione della rete tramviaria e metropolitana. Sono escluse le installazioni per il pubblico nelle stazioni, che in futuro verranno finanziate dai Cantoni. Vengono finanziati progetti che in un'ottica generale sono considerati necessari per entità e tempistica e, nel caso degli investimenti di potenziamento, sono prioritari. I Cantoni e terzi sono tuttavia liberi di assumersi i costi supplementari, compresi gli eventuali interessi, derivanti dalla realizzazione di progetti alternativi espressamente orientati alle loro esigenze. La stessa regola si applica se si intende anticipare l'entrata in esercizio di un progetto per soddisfare necessità di terzi.

Se un Cantone vuole per esempio che un tratto sia realizzato in sotterraneo anziché in superficie per favorire il successivo sviluppo dell'insediamento, deve assumersi i costi supplementari della soluzione sotterranea compresi quelli derivanti dal successivo esercizio e mantenimento della qualità. In questi casi l'UFT conclude con il Cantone e l'impresa costruttrice una convenzione che disciplina la realizzazione della soluzione sotterranea.

Un Cantone potrebbe anche essere fortemente interessato a che una determinata offerta venga realizzata due anni prima del previsto. In tal caso, sottoscrive una convenzione con il gestore dell'infrastruttura per disciplinare il prefinanziamento cantonale. La convenzione deve essere approvata dall'UFT. In questo modo si garantisce il rispetto di tutte le condizioni generali determinanti.

Per evitare oneri supplementari alla Confederazione, l'anticipo da parte di terzi non è remunerato. L'intero costo degli interessi è quindi a carico dei Cantoni e dei terzi interessati. La durata dell'anticipo deve poter rimanere indeterminata e in ogni caso deve trattarsi di prestazioni volontarie. Inoltre dev'essere possibile rinunciare ad ampliare il progetto o ad anticiparne la realizzazione senza compromettere la strategia globale della Confederazione.

**6.3                                      Ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria**  
**6.3.1                                  Basi per l'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria**  
**6.3.1.1                                Condizioni quadro per il finanziamento dell'ampliamento**

**La durata indeterminata del FInFer garantisce l'ampliamento delle ferrovie a lungo termine**

Attualmente l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, ad eccezione dei potenziamenti di piccola entità, è finanziato con il Fondo FTP. Sostituendo detto fondo con il FInFer cambierebbero diverse condizioni quadro.

La durata del Fondo FTP è vincolata alla realizzazione dei singoli progetti e al rimborso dell'anticipo, mentre quella del FInFer deve essere illimitata in modo da consentire lo sviluppo di una strategia d'offerta e di ampliamento a più lungo termine. I miglioramenti dell'offerta possono essere realizzati a intervalli regolari e finanziati in pacchetti più piccoli.

**La certezza della pianificazione deve essere garantita nonostante la concorrenza per i finanziamenti**

La seconda differenza tra il Fondo FTP e il FInFer consiste nel fatto che quest'ultimo non finanzia solo i potenziamenti, ma anche l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria.

Di conseguenza le esigenze dell'esercizio e del mantenimento della qualità da un lato e l'ampliamento dell'infrastruttura dall'altro si contendono i mezzi a disposizione nel fondo. Sebbene l'esercizio e il mantenimento della qualità siano chiaramente prioritari per la conservazione di una rete ferroviaria efficiente, va garantita la certezza della pianificazione delle misure infrastrutturali a lungo termine resa possibile dal Fondo FTP.

I mezzi necessari per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento vanno pertanto valutati in modo accurato e versati nel FInFer (cfr. al riguardo n. 6.2.4–6.2.8). Lo sviluppo a lungo termine dal canto suo è definito nella revisione della legge sulle ferrovie e l'esecuzione delle fasi di ampliamento decise è garantita da crediti d'impegno.

**Una buona accessibilità migliora la coesione territoriale della Svizzera**

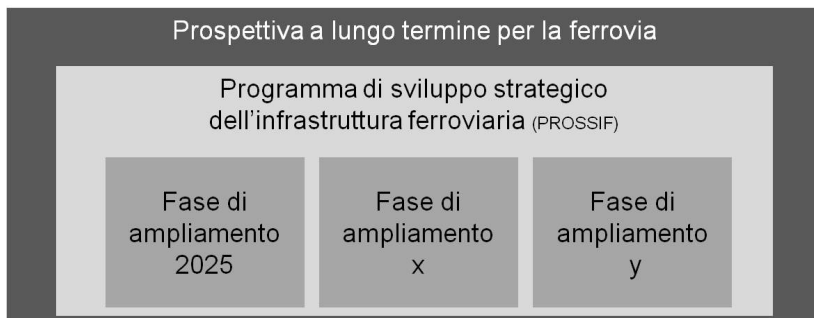
La Svizzera approfitta fortemente della buona accessibilità garantita dai trasporti pubblici. In futuro il numero di pendolari dovrebbe ulteriormente aumentare poiché il domicilio tende sempre più a diventare stabile, mentre il luogo di lavoro viene scelto in modo più flessibile. Oltre ai centri urbani, i pendolari scelgono quale luogo di residenza anche le aree suburbane. La pianificazione dei trasporti è impostata in base agli obiettivi dello sviluppo territoriale. Rispetto agli altri Paesi, la Svizzera è contraddistinta da un'ottima accessibilità, che dovrà essere mantenuta anche in futuro (coesione territoriale). Tuttavia in futuro i beneficiari dovranno contribuire in modo più consistente all'infrastruttura dei trasporti (cfr. n. 6.2.8).

### 6.3.1.2 Piano globale per l'ulteriore ampliamento a tappe dell'infrastruttura ferroviaria

L'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria è attuato in funzione degli obiettivi definiti nell'ambito di un piano globale.

Figura 6

#### Piano globale per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria



Alla base dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria vi è una *prospettiva a lungo termine per la ferrovia*, descritta al n. 6.3.1.3. L'adeguamento della legge sulle ferrovie proposto nel presente progetto stabilisce gli obiettivi dell'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura da realizzare secondo questa prospettiva.

In funzione di tale prospettiva, con il presente progetto viene proposto un *programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF)*, illustrato al n. 6.3.2, che comprende un piano di offerte e di ampliamenti per un importo di circa 42,5 miliardi di franchi per le FFS e le ferrovie private da realizzare entro il 2050. Tale programma, che verrà aggiornato periodicamente in base all'evoluzione sociale e dei trasporti, è stato elaborato in base ai lavori svolti per il progetto Ferrovia 2030 annunciato dal Consiglio federale il 18 dicembre 2008. In questo modo viene adempiuto il mandato del Parlamento di presentare, dopo il SIF, un altro progetto concernente lo sviluppo delle ferrovie (art. 10 LSIF).

Il programma di sviluppo strategico è suddiviso in *fasi di ampliamento*. I progetti del primo livello di priorità, per un importo pari a circa 23 miliardi di franchi, verranno realizzati entro il 2040 circa. Il FInFer sarà dotato di fondi sufficienti per finanziare queste fasi di ampliamento. Il Consiglio federale sottoporrà un messaggio al Parlamento presumibilmente ogni quattro od otto anni. Questa procedura a tappe consente di reagire prontamente, nelle successive fasi di ampliamento, agli sviluppi del momento.

Il presente progetto comprende una *fase di ampliamento* che dovrebbe concludersi approssimativamente entro il 2025 (fase di ampliamento 2025) e che prevede una serie di misure concrete da finanziare con un credito d'impegno di 3,5 miliardi di franchi prelevato dal FInFer (cfr. n. 6.2.2 e 6.3.3). Una volta rimborsato l'anticipo del Fondo FTP, grazie al finanziamento richiesto saranno presumibilmente disponibili ogni anno fino a 1,5 miliardi di franchi per le successive fasi di ampliamento dell'infrastruttura, che saranno oggetto di appositi progetti.

Durante ogni periodo di legislatura verrà sottoposto al Parlamento un rapporto che informa sullo stato di avanzamento dei lavori, indica gli adattamenti eventualmente necessari del programma PROSSIF e presenta la successiva fase di ampliamento prevista (art. 48b cpv. 2 Lferr). In questo modo è garantita la possibilità per il Parlamento di partecipare alla prevista «pianificazione continua» dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

### **6.3.1.3 Base: prospettiva a lungo termine per la ferrovia**

L'obiettivo del progetto è di conservare e migliorare l'attrattiva della Svizzera quale luogo d'insediamento contribuendo in modo durevole allo sviluppo territoriale, economico e turistico del Paese. A tale scopo viene definita una prospettiva a lungo termine per la ferrovia (cfr. anche fig. 7).

Lo sviluppo per la rete ferroviaria nazionale si articola in tre fasi:

1. consolidare e completare il sistema dei nodi ferroviari con un orario cadenzato integrato,
2. intensificare la cadenza dei collegamenti e ampliare le capacità,
3. aumentare la velocità su tratte prescelte.

Un marcato aumento della velocità ai sensi del numero 3 non costituisce un obiettivo a medio termine (ossia da realizzare entro il 2040). L'ampliamento delle ferrovie realizzato entro quella data non deve però impedirne la realizzazione successiva.

Secondo il «Progetto territoriale Svizzera», il nostro Paese viene suddiviso in tre aree metropolitane, una regione di capoluogo, diverse reti urbane e l'area alpina. Tale suddivisione è alla base della prospettiva strategica a lungo termine per la ferrovia, che distingue tra traffico viaggiatori e traffico merci.

#### **Traffico viaggiatori interessante grazie a collegamenti più frequenti e tempi di percorrenza più brevi**

- *Garantire l'allacciamento alle aree metropolitane europee:* è messa a disposizione una ricca offerta di collegamenti ferroviari tra le aree metropolitane della Svizzera e le città più importanti dei Paesi confinanti (Colonia, Francoforte, Stoccarda, Monaco, Milano, Parigi e Lione). Tempi di percorrenza brevi e collegamenti frequenti fanno della ferrovia un mezzo concorrenziale rispetto all'auto e all'aereo. È garantita l'integrazione nella rete europea ad alta velocità.
- *Migliorare i collegamenti tra le aree metropolitane svizzere:* la ferrovia offre tempi di percorrenza interessanti tra le aree metropolitane. Sulle tratte più frequentate la cadenza ogni quarto d'ora nel traffico a lunga distanza è la regola.
- *Migliorare i collegamenti all'interno delle aree metropolitane:* nelle aree urbane i mezzi pubblici costituiscono un sistema di trasporto interessante. I tempi di percorrenza sono brevi. Lungo i corridoi più frequentati tra i centri degli agglomerati principali (p. es. Ginevra–Losanna–Montreux, Zurigo–Lucerna, Zurigo–Winterthur) i collegamenti sono effettuati ogni quarto d'ora; stessa frequenza nei centri urbani degli agglomerati per la S-Bahn. Sulle altre tratte, nel traffico regionale e a lunga distanza, viene introdotta la

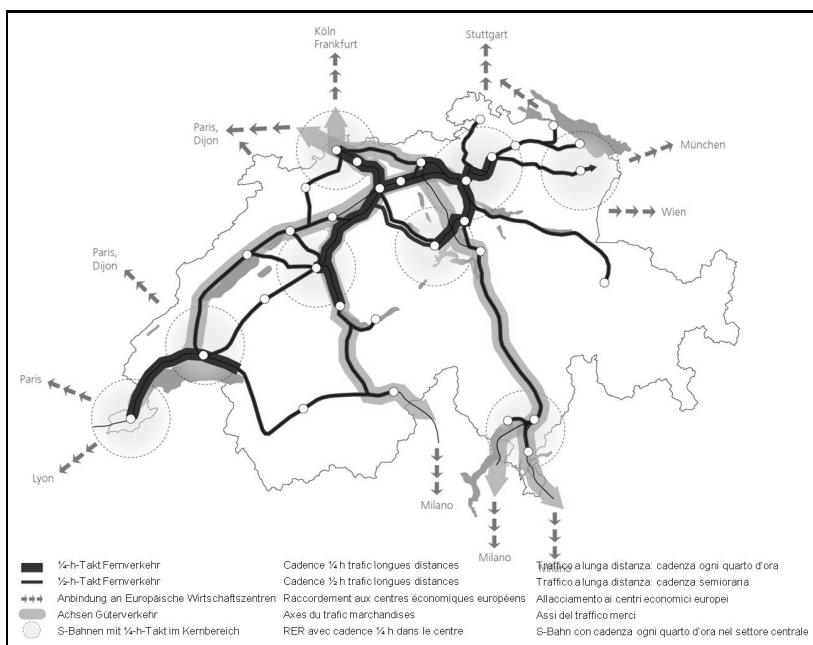
cadenza semioraria. Attorno ai nuclei degli agglomerati si punta a realizzare nuovi collegamenti tangenziali.

- *Assicurare l'allacciamento tra le reti urbane:* la cadenza dei collegamenti tra i centri delle reti urbane e quelli delle aree metropolitane è semioraria. Un buon allacciamento ai nodi ferroviari principali garantisce collegamenti sovraregionali di qualità.
- *Ampliare il traffico regionale e d'agglomerato:* al di fuori delle aree metropolitane e della regione della capitale Berna, la cadenza della S-Bahn e delle linee del traffico regionale è semioraria. Durante gli orari di punta è possibile offrire, all'occorrenza, collegamenti ogni quarto d'ora.
- *Migliorare l'allacciamento alle regioni turistiche e di montagna:* per aumentare l'attrattiva del settore turistico svizzero, i maggiori centri turistici beneficiano di buoni collegamenti con le grandi città, i centri regionali e gli aeroporti nazionali. Si punta a realizzare collegamenti internazionali diretti. All'interno delle regioni di montagna (Alpi e Giura) viene garantita l'offerta di base.

### **Traffico merci: capacità supplementari e condizioni di produzione interessanti**

- *Trasferire dalla strada alla ferrovia il traffico pesante transalpino:* il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci viene ulteriormente promosso mediante il potenziamento delle capacità e il miglioramento della produttività. Tempi di trasporto concorrenziali, un elevato livello di puntualità e condizioni di produzione favorevoli migliorano la qualità del traffico merci su rotaia.
- *Promuovere il traffico merci interno, d'importazione e d'esportazione:* nel traffico interno, tempi di trasporto certi e il più possibile brevi, nonché una sufficiente capacità delle tratte, accrescono l'attrattiva del traffico merci ferroviario sull'intero territorio svizzero. Sufficienti capacità lungo le tratte e nei terminali migliorano le condizioni del traffico d'importazione ed esportazione. Si tiene conto delle esigenze, in via di mutamento, dell'industria e del settore della logistica.

## Prospettiva a lungo termine per la ferrovia



### 6.3.1.4

### Pianificazione dell'offerta e dell'infrastruttura

#### Partecipazione di Confederazione, Cantoni e imprese di trasporto

Nell'ambito del processo di pianificazione dell'offerta e dell'infrastruttura, la Confederazione, i Cantoni e le imprese di trasporto sono chiamati a svolgere ruoli diversi. Facendosi carico dell'onere maggiore del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, la Confederazione assume la direzione del processo di pianificazione dell'infrastruttura.

La Confederazione affida il processo di pianificazione delle ferrovie all'UFT, che fissa le condizioni quadro, gli obiettivi a lungo termine e i principi di tale processo, oltre a garantire che le pianificazioni dell'offerta dei settori di trasporto siano definite in modo tale da poter essere utilizzate per la pianificazione dell'infrastruttura. L'UFT dirige la prevista delegazione delle autorità e assicura che siano prese decisioni comprensibili e trasparenti.

I Cantoni sono responsabili dei contenuti della pianificazione dell'offerta regionale e collaborano alle fasi iterative del processo di pianificazione dell'offerta e dell'infrastruttura. Nelle quattro regioni di pianificazione, ossia Svizzera occidentale, Svizzera nord-occidentale, Svizzera centrale e Svizzera orientale, i Cantoni si organizzano in aree di pianificazione funzionali, ognuna dotata di un gruppo di pianificazione che, in caso di necessità, sarà intercantonale. Tali aree delineano una

rete di trasporti regionali interconnessi, coordinati e sincronizzati con i nodi del traffico a lunga distanza. I Cantoni possono appartenere a diverse aree di pianificazione funzionali.

Le imprese ferroviarie, ossia i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto, collaborano alle previsioni sul fabbisogno di domanda e offerta e sviluppano in modo autonomo la pianificazione dell'offerta nazionale e regionale, su mandato della Confederazione o dei Cantoni. Su incarico della Confederazione, sono responsabili della progettazione e dell'attuazione dei progetti di ampliamento, così come della pianificazione operativa dell'infrastruttura ferroviaria.

Per quanto concerne il traffico merci, la Confederazione non ha un interlocutore di riferimento, in quanto tale mercato è stato liberalizzato. La divisione Infrastruttura delle FFS si incarica di rappresentare le esigenze infrastrutturali del traffico merci sull'intera rete ferroviaria, e non solo quindi del settore FFS Cargo.

### **La pianificazione dell'offerta e dell'infrastruttura avviene in più fasi**

I passaggi da una fase all'altra sono fluidi. I processi di pianificazione delle fasi di ampliamento hanno inizio ogni quattro anni circa e si svolgono parallelamente, ma in stadi diversi.

L'UFT, l'ARE, gli esperti, i Cantoni e le imprese ferroviarie collaborano per definire una *prospettiva generale a lungo termine*, ossia con un orizzonte temporale di 40 anni, per l'offerta e l'infrastruttura ferroviaria. Il risultato è integrato nella parte concettuale del Piano settoriale dei trasporti.

Con un anticipo di 15–20 anni sull'avvio dei lavori, nella *prima fase* si fissano i principi e, sulla base delle previsioni del traffico, si procede all'analisi del fabbisogno a lungo termine per l'intera rete. Già a questo stadio occorre coordinare tutti i vettori di trasporto e tenere conto delle esigenze dell'assetto territoriale. A tale scopo è importante coinvolgere, su larga scala, diversi uffici federali, i Cantoni e le imprese ferroviarie.

La *seconda fase* è dedicata alla verifica ed eventualmente all'adeguamento del programma PROSSIF illustrato nel presente progetto, e all'elaborazione della successiva fase di ampliamento PROSSIF. Nell'ambito delle pianificazioni, effettuate in modo parallelo e coordinato a livello dell'intera rete e di aree di pianificazione regionali, si valutano gli ampliamenti concreti delle infrastrutture da includere nella fase successiva del programma PROSSIF e si fissa un ordine di priorità, d'intesa e in collaborazione con i Cantoni e le imprese ferroviarie. Tali ampliamenti sono inoltre armonizzati con gli obiettivi della Confederazione per il traffico d'agglomerato e i programmi d'agglomerato ed esaminati in dettaglio tenendo conto dell'intera rete e della prospettiva a lungo termine, in modo da garantire la compatibilità degli ampliamenti stessi con eventuali futuri interventi di ampliamento. Le offerte, come pure lo sviluppo del materiale rotabile, sono integrati nelle considerazioni ed esaminati in tappe iterative. La seconda fase è svolta con un anticipo di 5–10 anni sull'inizio dei lavori e la pianificazione è effettuata sulla base di studi di progetto per singolo corridoio che prevedono fasce di oscillazione dei costi.

Una volta che il Parlamento ha approvato gli ampliamenti dell'infrastruttura pianificati, si passa alla terza fase, contraddistinta da un maggiore grado di approfondimento: i potenziamenti previsti sono concretizzati in documenti di pianificazione destinati alla committenza. In questa fase i Cantoni e le imprese ferroviarie presentano anche le esigenze a breve e medio termine del TRV; inoltre, si tiene conto dei

prevedibili interventi edili più consistenti richiesti dal mantenimento della qualità, in modo da approfittare delle sinergie create dal coordinamento temporale degli interventi. Anche in questa fase si esaminano continuamente gli effetti degli adeguamenti dei progetti nelle aree di pianificazione regionali sul trinomio offerta, infrastruttura e materiale rotabile e sul quadro finanziario.

Durante la quarta fase i committenti elaborano i progetti preliminari, definiscono in modo più preciso il quadro finanziario e stabiliscono tabelle di marcia dettagliate per la realizzazione. Ciò consente alle imprese ferroviarie di stabilire gli orari ed effettuare una pianificazione finanziaria a medio termine. Confederazione e costruttori preparano e stipulano convenzioni di attuazione che contengono disposizioni chiare in merito ai progetti di costruzione, ai costi e alla tabella di marcia.

Durante la quinta fase si definiscono, sulla base dei piani preliminari, i progetti per il deposito pubblico e vengono avviate le procedure di approvazione dei piani. In seguito si passa alla pianificazione e realizzazione dei progetti di costruzione. Il controlling dei progetti garantisce che la committenza rispetti gli obiettivi concordati in materia di prestazioni, costi e scadenze. In caso di superamento dei costi, va valutata e assicurata l'attuazione di misure di compensazione e di eventuali adeguamenti dei progetti.

### **6.3.2 Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF)**

#### **6.3.2.1 Il PROSSIF in sintesi**

Con l'articolo 10 LSIF il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di presentare un progetto per l'ulteriore ampliamento dell'offerta e dell'infrastruttura ferroviaria in tutte le regioni del Paese. L'articolo elenca 14 misure da esaminare in proposito. Le misure proposte devono basarsi su un'analisi del fabbisogno e dell'offerta effettuata secondo criteri di economia aziendale e macro-economici.

#### **L'analisi del fabbisogno evidenzia problemi di capacità nel traffico viaggiatori e merci**

Il PROSSIF si rifà a quest'analisi globale del fabbisogno (cfr. n. 6.3.2.2). Secondo gli esami svolti, nei prossimi venti anni la domanda aumenterà notevolmente sia nel traffico viaggiatori, causando crescenti carenze di capacità nei grandi nodi, negli agglomerati e lungo singole tratte (tra cui Ginevra–Losanna, Berna–Zurigo–Winterthur e la regione di Basilea), sia nel traffico merci. Nel traffico viaggiatori, le conseguenze si avverteranno in particolare al mattino e la sera, quando i pendolari si recano o tornano dal lavoro. Il fabbisogno di offerte di trasporto ferroviario, ossia di posti a sedere nei treni, e il relativo potenziamento degli impianti non possono essere coperti nell'ambito dell'ampliamento previsto entro il 2025 dal SIF. Nel traffico merci i maggiori problemi di capacità si verificheranno molto probabilmente lungo l'asse nord-sud e la linea sul versante meridionale del Giura. Questa situazione pregiudica la capacità economica e la qualità del nostro Paese quale luogo d'inseadimento.

## **Il PROSSIF tiene conto delle esigenze del traffico viaggiatori**

Oltre a consentire il raggiungimento degli obiettivi indicati al n. 6.3.1.3 della prospettiva a lungo termine (completamento del sistema dei nodi ferroviari, intensificazione della cadenza dei collegamenti e aumento delle capacità), il PROSSIF dovrà coprire anche il fabbisogno summenzionato, mettendo a disposizione un maggior numero di posti a sedere e di tracce orarie. Si tiene così conto della grande importanza del pendolarismo per l'economia svizzera e la società<sup>32</sup>. Poiché gran parte dell'aumento del traffico interessa tuttavia i grandi agglomerati e l'area circostante, diversamente dal progetto SIF, il PROSSIF considera anche il traffico di pendolari attorno e negli agglomerati e il relativo fabbisogno di infrastruttura ferroviaria. Gli ampliamenti della rete previsti dal PROSSIF tengono pertanto conto in particolar modo delle esigenze di Cantoni, economia e pendolari.

## **Il PROSSIF crea le premesse per un traffico merci più produttivo ed efficiente**

Nel traffico merci il programma PROSSIF contribuisce a migliorare i presupposti infrastrutturali per un incremento della produttività e dell'efficienza prevedendo ampliamenti mirati del sistema dei trasporti. Nonostante una forte crescita nel traffico viaggiatori, verrà inoltre garantita la necessaria capacità di tracce. Nel traffico transalpino devono essere create capacità sufficienti per un maggiore trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Tale obiettivo dovrà essere perseguito anche nel traffico d'importazione e d'esportazione. Nel traffico interno occorre favorire un'estensione della produzione sull'arco dell'intera giornata e contrastare i picchi durante la notte nel fabbisogno di tracce per il traffico merci. Sono pertanto necessarie maggiori tracce durante la giornata. L'infrastruttura dovrà essere predisposta sia in funzione delle concezioni convenzionali del trasporto merci a carri completi, che hanno dato buona prova di sé (carri completi isolati, treni completi) e che assicurano collegamenti in tutto il territorio attraverso binari di raccordo, sia di nuove concezioni di produzione, in particolare per il traffico combinato. Esse verranno applicate soprattutto al traffico d'importazione e d'esportazione, ma anche a quello interno. Le tendenze inerenti ai sistemi di cadenze, alla standardizzazione delle casse mobili e a un maggiore impiego di contenitori verranno considerate in sede di pianificazione. La produzione risulterà così consona alle esigenze dei clienti, affidabile e ottimizzata sotto il profilo dei costi, migliorando la competitività della ferrovia.

Per il traffico merci il PROSSIF prevede tracce di sistema concorrenziali (per tempi di percorrenza, affidabilità, profili). Tale settore beneficerà così di un determinato numero di tracce all'ora su tutto l'arco della giornata. La disponibilità delle necessarie capacità di tracce deve assolutamente essere garantita per assicurare lo sviluppo del traffico merci sul lungo termine.

<sup>32</sup> «Die volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns» [Gli effetti del pendolarismo sull'economia nazionale], BAK Basel Economics AG, novembre 2010 e «Die raumwirtschaftliche Bedeutung des Pendelns in der Schweiz – Kurzgutachten im Auftrag des BAV zum aktuellen Stand der Forschung» [L'importanza del pendolarismo per lo sviluppo del territorio in Svizzera – breve perizia commissionata dall'UFT sull'attuale stato della ricerca], Dott. Roland Scherer, Dott. Kristina Zumbusch, Katja Schwanke, Manfred Walser, dicembre 2010 (entrambi gli studi sono disponibili in tedesco su [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)).

Il traffico misto predominante in Svizzera, nell'ambito del quale i treni viaggiatori rapidi e i treni merci – più lenti – condividono la stessa infrastruttura, ha un effetto limitante sul traffico merci. A lungo termine, sulle sezioni fortemente sollecitate il traffico veloce dovrà essere separato da quello lento.

Le necessarie capacità di terminali dovranno peraltro essere predisposte in modo tempestivo e ottimale in funzione dei centri economici. Nel quadro del messaggio concernente il futuro del traffico merci ferroviario sull'intero territorio svizzero, previsto per il 2013, il Consiglio federale formulerà delle ipotesi sulle prospettive del traffico combinato in Svizzera e sul futuro assetto dei terminali.

### **Vantaggi del PROSSIF in dettaglio**

L'attuazione del programma di sviluppo strategico permetterà di intensificare l'offerta e ridurre i tempi di percorrenza nel traffico viaggiatori, mentre in quello merci contribuirà a migliorare la competitività; inoltre favorirà gli sviluppi nel settore delle ferrovie private e consentirà la realizzazione di potenziamenti nei settori dell'energia e degli impianti di stazionamento dei treni delle stazioni (cfr. fig. 8).

### **Potenziamento dell'offerta e riduzione dei tempi di percorrenza nel traffico viaggiatori**

Nell'ambito del traffico a lunga distanza, il PROSSIF prevede quattro collegamenti cadenzati all'ora nei corridoi più frequentati, come per esempio Ginevra–Losanna–Basso Vallese, nel triangolo Berna–Basilea–Zurigo, Zurigo–Winterthur o Zurigo–Zugo–Lucerna. Lungo tratte quali Bienne–Delémont–Basilea, Berna–Neuchâtel, Zurigo–Coira, Berna–Lucerna o Locarno–Lugano la cadenza semioraria dei treni a lunga percorrenza diventerà la regola. Nel nucleo degli agglomerati di Ginevra, Losanna, Berna, Basilea, Zurigo o Lucerna la S-Bahn cirolerà ogni quarto d'ora.

Parallelamente al potenziamento delle capacità, è possibile diminuire i tempi di percorrenza. Grazie alla costruzione di nuove sezioni di tratta e all'impiego di nuovo materiale rotabile, con il PROSSIF i tempi di percorrenza tra Losanna e Zurigo potranno essere ridotti a sole due ore, ovvero a circa 50 minuti tra Berna e Zurigo. Sono inoltre possibili riduzioni dei tempi di percorrenza sui seguenti corridoi: Basilea–Zurigo/Berna, Zurigo–Winterthur e Zurigo–Zugo–Lucerna. Di queste riduzioni possono beneficiare anche i centri regionali.

### **Migliore competitività del traffico merci**

Nel traffico merci il numero di tracce orarie che deve essere messo a disposizione è definito in funzione dell'evoluzione della domanda. Lungo l'asse est-ovest, di importanza cruciale, sono previste sette tracce di sistema nella sezione Olten–Zurigo, sei tracce di sistema tra Basilea e Olten, tre tracce di sistema nella sezione Basilea–Zurigo e quattro tracce di sistema sull'intera tratta lungo il versante meridionale del Giura. A dipendenza dell'evoluzione della domanda nel traffico viaggiatori e in quello merci, si creerà una situazione di concorrenza in merito alle capacità di tracce. L'ordine di priorità nell'assegnazione delle tracce dovrà di conseguenza essere rivisto. Con il PROSSIF il Consiglio federale intende garantire a lungo termine le necessarie capacità di tracce al traffico merci.

## Miglioramenti anche nell'ambito delle ferrovie private e in altri comparti

Nel settore delle ferrovie private il miglioramento dell'offerta va a vantaggio del traffico d'agglomerato e del traffico per i turisti. Il programma PROSSIF prevede anche investimenti negli impianti di stazionamento dei treni, negli impianti per il traffico merci, negli impianti di alimentazione di corrente e nelle misure per il risanamento fonico.

## Investimenti complessivi per circa 42,5 miliardi di franchi

Il programma PROSSIF prevede un volume d'investimento globale di circa 42,5 miliardi di franchi (prezzi ottobre 2008 cfr. Tabella 4 e allegato 6). La sua realizzazione si articolerà tuttavia in diverse fasi.

*Tabella 4*

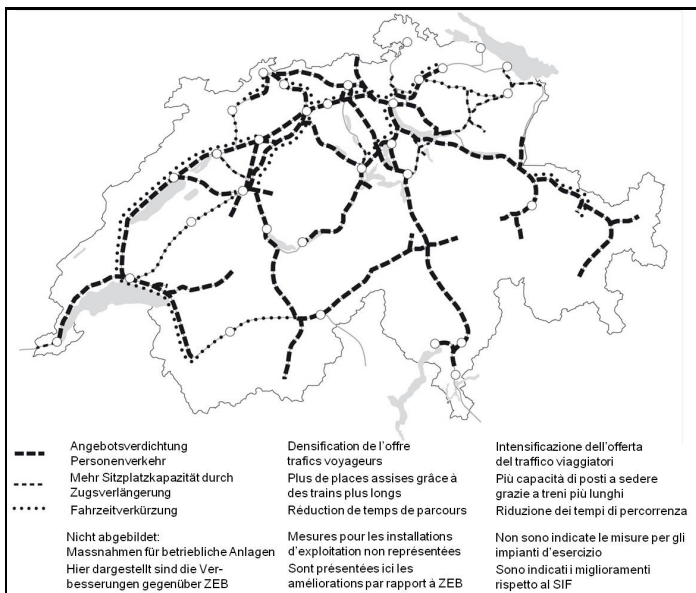
## Misure del programma di sviluppo strategico (PROSSIF)<sup>33, 34</sup>

| Corridoio, regione                                     | Livello di priorità 1<br>[mio. CHF] | Livello di priorità 2<br>[mio. CHF] |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Ginevra – Losanna                                      | 1'120                               | 2'850                               |
| Losanna – Berna                                        | 1'090                               | 0                                   |
| Berna/Basilea – Zurigo                                 | 6'450                               | 0                                   |
| Zurigo – San Gallo/Turgovia                            | 2'500                               | 0                                   |
| Regione di Ginevra                                     | 390                                 | 0                                   |
| Losanna – Vallese                                      | 290                                 | 0                                   |
| Versante sud del Giura                                 | 390                                 | 220                                 |
| Regione di Berna e Berna – Visp – Briga                | 1'910                               | 2'120                               |
| Regione di Basilea, Basilea – Olten                    | 570                                 | 7'370                               |
| Zurigo – Lucerna, regione di Lucerna e Lucerna – Berna | 2'350                               | 1'570                               |
| Gottardo, Ticino                                       | 250                                 | 3'660                               |
| Regione di Zurigo - Argovia                            | 440                                 | 870                                 |
| Svizzera orientale                                     | 190                                 | 420                                 |
| Giura, versante sud del Giura, Vallese, Zurigo         | 250                                 |                                     |
| <b>Totale</b>                                          | <b>18'190</b>                       | <b>19'080</b>                       |
| Ferrovie private                                       | <b>870</b>                          | <b>710</b>                          |
| Impianti d'esercizio                                   | <b>3'650</b>                        | <b>0</b>                            |
| <b>Totale di tutti i livelli di priorità</b>           | <b>42'500</b>                       |                                     |

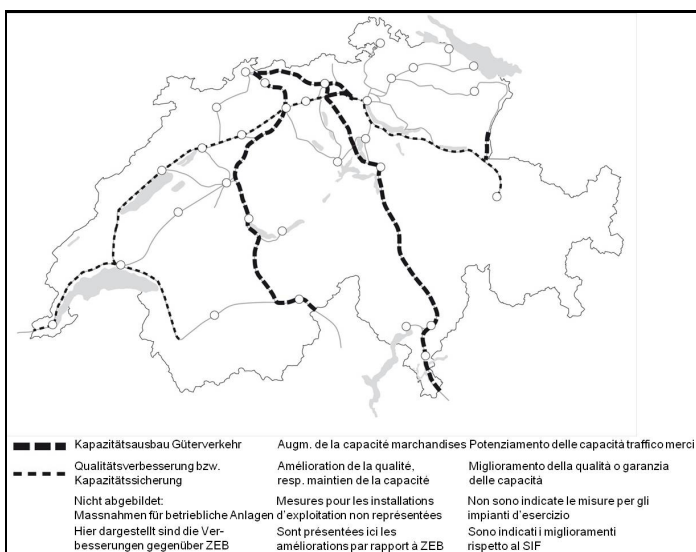
<sup>33</sup> Per la ripartizione degli investimenti in livelli di priorità cfr. n. 6.3.2.4.

<sup>34</sup> Gli investimenti di potenziamento finora finanziati con il bilancio ordinario della Confederazione non verranno sostituiti, cfr. n.6.3.3.3.

## Vantaggi del programma di sviluppo strategico (PROSSIF) per il traffico viaggiatori



## Vantaggi del programma di sviluppo strategico (PROSSIF) per il traffico merci



### **6.3.2.2 Premesse e genesi del PROSSIF**

#### **6.3.2.2.1 Evoluzione della domanda**

In stretta collaborazione con le FFS e altre imprese di trasporto, l'UFT ha svolto un'analisi del fabbisogno fino al 2030.

#### **Sviluppo delle misure basato sull'analisi del fabbisogno**

Sulla base dell'analisi del fabbisogno, è stata elaborata per il traffico viaggiatori e merci una serie di offerte in grado di eliminare le carenze di capacità migliorando le prestazioni e potenziando le capacità. A tal scopo sono necessari ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.

È stata data la priorità agli ampliamenti infrastrutturali che offrono simultaneamente più vantaggi; ossia a quelli che, in combinazione con l'offerta, presentano il miglior rapporto costi-benefici, hanno ripercussioni positive su ampie sezioni della rete e possono contenere o risolvere un gran numero di problemi. Le nuove opere dovranno lasciare il più ampio margine possibile per ulteriori utilizzi al fine di poter reagire agli sviluppi inaspettati.

#### **Valutazione delle misure edilizie con NIBA**

Le misure proposte sono state valutate in dettaglio sulla base del «Sistema di indicatori e di obiettivi per i trasporti sostenibili» del DATEC (ZINV DATEC). L'applicazione di una serie di indicatori di sostenibilità appositamente definiti per progetti di infrastruttura ferroviaria (NIBA) ha consentito di effettuare una valutazione più dettagliata della sostenibilità delle misure (cfr. al riguardo l'allegato 2). Oltre a vari indicatori non monetizzabili, nel NIBA rivestono un ruolo importante anche le considerazioni sul rapporto costi-benefici a livello di economia aziendale e macroeconomico.

Ai fini della valutazione è stata definita anche la situazione nel 2030 *senza* la realizzazione delle misure, che l'analisi macroeconomica del NIBA mette a confronto con le misure proposte.

#### **Costi stimati**

Nell'ambito dei lavori svolti per il progetto Ferrovia 2030 era stata sviluppata una metodologia per stimare i costi dei singoli elementi infrastrutturali. Tale metodologia è stata utilizzata per le singole misure previste dal programma PROSSIF come pure per la fase di ampliamento 2025. Essa permette tra l'altro un'applicazione uniforme su tutto il territorio tenendo conto, inoltre, dello stato di avanzamento dei lavori dei vari progetti. Di regola, le stime non si basano su studi di oggetti o addirittura su studi preliminari completi, ma costituiscono unicamente valutazioni sommarie effettuate facendo capo a strutture di dati, prezzi unitari e fattori di rischio specifici. Nella metodologia applicata i costi delle misure FFS/BLS sono indicati sotto forma di margini di oscillazione. Quando per i relativi calcoli si utilizza un unico valore, questo corrisponderà al cosiddetto valore atteso, ossia il valore situato a metà tra il margine inferiore e quello superiore. Per maggiori dettagli sulla metodologia si rimanda all'Allegato 3, che riporta anche la panoramica dei costi stimati.

Per facilitare la lettura, nel testo seguente è riportato solamente il valore atteso dei costi. Se non diversamente indicato, i costi menzionati si basano sui prezzi dell'ottobre 2008.

### **6.3.2.2.2 Carenze di capacità**

#### **La domanda di trasporti cresce**

Per la Svizzera, gli scenari dell'UST<sup>35</sup> prevedono un aumento della popolazione che, entro il 2030, dovrebbe passare dagli attuali 7,8 milioni a circa 8,7–9,5 milioni (rispettivamente scenario di crescita tendenziale e scenario di crescita massima). La Segreteria di Stato dell'economia ipotizza a lungo termine (fino al 2050; scenario di crescita tendenziale) una crescita del PIL reale pari a 0,8 punti percentuali all'anno<sup>36</sup>.

Sulla base di queste stime è stata calcolata la crescita della domanda nel traffico ferroviario per il periodo 2007–2030. Nel traffico viaggiatori la domanda aumenterà mediamente di circa il 60 per cento su scala nazionale; l'incremento non sarà uniforme in tutta la Svizzera, ma sarà particolarmente marcato negli agglomerati.

Per il traffico merci si prevede una crescita globale del 70 per cento entro il 2030. Tale incremento si ripartirà sulle varie tipologie di traffico nel modo seguente: 40 per cento (+33 mio. di tonnellate) nel traffico interno, 130 per cento (+30 mio. di tonnellate) nel traffico d'importazione e d'esportazione, 70 per cento (+36 mio. di tonnellate) nel traffico di transito. Nel traffico transalpino, comprendente la quasi totalità del traffico merci ferroviario di transito e parti delle altre tipologie di traffico, la crescita sarà del 70 per cento (+44 mio. di tonnellate circa).

Rispetto alla panoramica FTP e al SIF, i valori sono aumentati e risultano quindi più vicini agli scenari alternativi di crescita maggiore contemplati dalle previsioni per il traffico dell'ARE. La causa risiede nella forte crescita della domanda registrata negli ultimi anni e nel fatto che l'incremento demografico previsto per il 2030 è stato corretto al rialzo dall'UST.

#### **L'incremento della domanda nel traffico viaggiatori provoca un sovraccarico della rete tra i centri e nelle zone servite dalla S-Bahn**

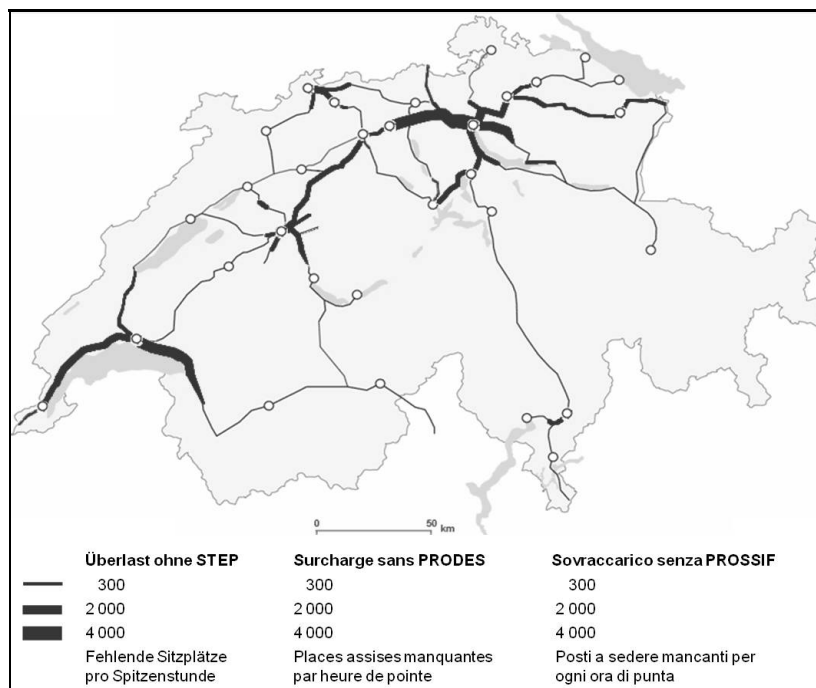
Senza investimenti supplementari rispetto a quelli previsti dal SIF, diversi settori della rete andranno incontro a un notevole sovraccarico in particolare all'interno degli agglomerati, ma anche lungo l'Arco Lemano, nelle regioni di Berna, Basilea, Zurigo e in Ticino. Sovraccarichi sono previsti anche sulle tratte Losanna–Yverdon, Berna–Zurigo–San Gallo/Frauenfeld e Zurigo–Lucerna (cfr. figura 9).

È praticamente impossibile ripiegare sulle strade nazionali poiché, senza l'adozione di ulteriori misure, anch'esse rischiano il congestionamento, con ripercussioni negative sull'accessibilità delle città e dei centri delle aree metropolitane.

<sup>35</sup> Ufficio federale di statistica: «Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2010–2060», Neuchâtel 2010 (*N.d.t. Scenari dell'evoluzione demografica in Svizzera 2010–2060, testo disponibile solo in tedesco*).

<sup>36</sup> Cfr. «Il futuro delle reti infrastrutturali nazionali in Svizzera, Rapporto del Consiglio federale del 17 settembre 2010» (FF 2010 7665, n. 6.1) (*N.d.t. disponibile all'indirizzo [www.admin.ch/ch/i/ff/2010/7665.pdf](http://www.admin.ch/ch/i/ff/2010/7665.pdf)*).

# Future carenze di capacità nel traffico viaggiatori sulla rete delle FFS e della BLS (senza modificare l'attuale LSIF)



## L'incremento della domanda nel traffico merci causa carenze di capacità lungo l'asse nord-sud e il versante meridionale del Giura

Anche la crescita del traffico merci sarà superiore a quanto pronosticato durante i lavori concernenti il messaggio sulla panoramica FTP (con SIF; cfr. *Figura 10*). Per far fronte a tale crescita è necessario creare nuove tracce da Basilea in direzione di Berna e Zurigo, lungo il versante meridionale del Giura, tra Zurigo e Rotkreuz (attraverso la regione del Freiamt) come anche nella Valle grigionese del Reno in direzione di Buchs SG.

Nel traffico transalpino il fabbisogno potrebbe raggiungere le undici tracce all'ora per direzione, aumentando di due tracce all'ora per direzione rispetto alla pianificazione precedente. Una simile evoluzione rimane tuttavia ipotetica. Detto fabbisogno non dipende solo da come si svilupperà l'economia fino al 2030, ma anche e soprattutto dalle decisioni adottate a livello nazionale o internazionale in materia di politica dei trasporti, concernenti ad esempio la realizzazione di una galleria di base del Brennero o l'introduzione di misure di gestione del traffico. Simili progetti inciderebbero sul fabbisogno di tracce. Per tenere adeguatamente conto di queste variabili ed evitare di investire in infrastrutture che potrebbero rivelarsi inutili, per l'elaborazione del presente progetto si è partiti dal presupposto di un fabbisogno di

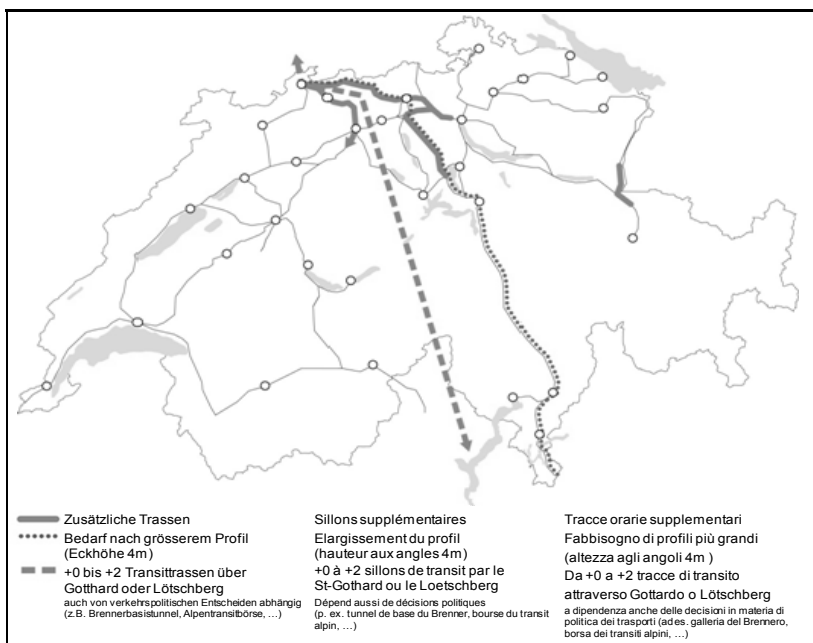
una traccia supplementare per ora e direzione per singolo corridoio (Lötschberg/Sempione e San Gottardo).

Nel traffico merci transalpino lungo gli assi nord-sud, tutte le previsioni evidenziano una crescita sovrapproporzionale della domanda di trasporti di semirimorchi con un'altezza massima agli angoli di quattro metri. Attualmente questi veicoli possono essere trasportati su ferrovia solamente lungo l'asse del Lötschberg/Sempione (unico corridoio con sagoma di trasporto di 4 metri), ma la sua capacità è limitata. Le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri sono già predisposte per questo tipo di trasporti. Per creare quanto prima ulteriori capacità è necessario adeguare, già in vista dell'entrata in vigore delle gallerie di base, l'altezza delle gallerie, dei ponti e delle pensiline sulle relative tratte di accesso. Gli investimenti necessari dovranno essere effettuati entro il 2020–2025 circa (cfr. al riguardo il n. 6.3.3.5, paragrafo relativo al corridoio di quattro metri).

Per il traffico interno, d'importazione e d'esportazione sono necessarie maggiori capacità su singole tratte: lungo il versante meridionale del Giura, sulle tratte di accesso a Basilea, nella stazione di smistamento di Limmattal e nella valle del Reno. Lungo l'asse est-ovest tra la stazione di smistamento di Limmattal, quella di Losanna e il Vallese devono essere create le seguenti condizioni: circolazione di treni di lunghezza standard di 750 metri, velocità di 100 o 120 km/h, trazione singola, tempi di percorrenza dalla stazione di smistamento di Limmattal a quella di Losanna 180 minuti.

*Figura 10*

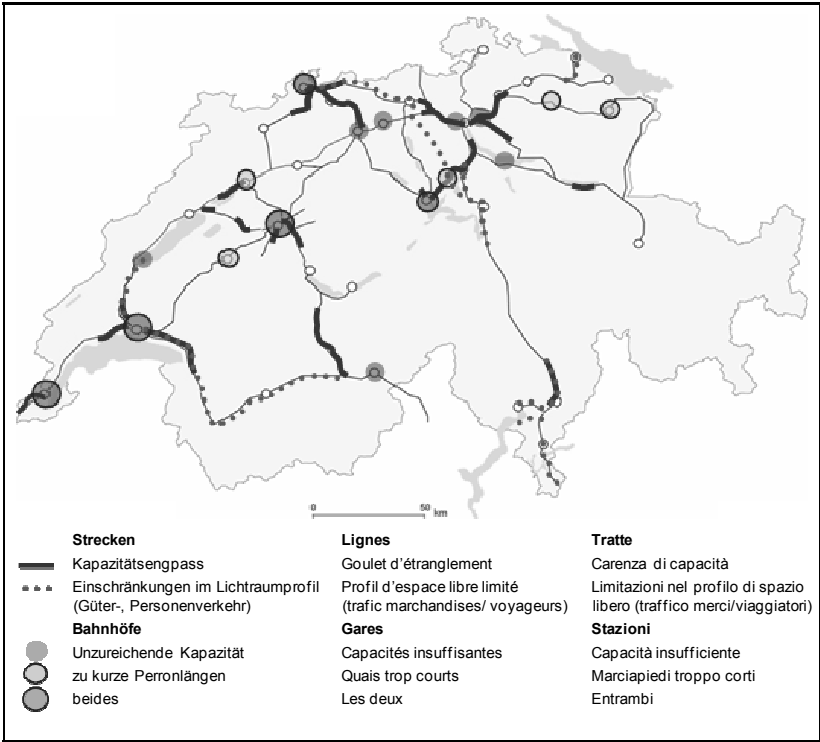
### **Future carenze di capacità nel traffico merci (senza modificare l'attuale LSIF)**



Entro il 2030 la crescita nel traffico viaggiatori e merci provocherà le carenze di capacità indicate nella seguente figura; ne saranno interessate soprattutto le tratte di accesso ai maggiori agglomerati. Sarà inoltre necessario intervenire nelle stazioni, dove occorrerà prolungare i marciapiedi o aggiungerne di nuovi o potenziare le installazioni per il pubblico. Nella Svizzera occidentale e lungo il corridoio del San Gottardo i profili dovranno essere aumentati per consentire l'impiego di treni a due piani e il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Figura 11

Carenze di capacità e limitazioni (senza modificare l’attuale LSIF)



6.3.2.3 Modifiche dei progetti nell’ambito del SIF

Poiché i programmi PROSSIF e SIF si sovrappongono fino al completamento di quest’ultimo, le loro pianificazioni sono vincolate da un rapporto di reciproca dipendenza; pertanto, fino al 2025, le fasi di ampliamento di entrambi i programmi andranno attuate in modo da completarsi a vicenda. Come indicato al numero 6.3.3.1, la priorità va all’eliminazione delle carenze di capacità che presentano situazioni di criticità e al miglioramento del traffico d’agglomerato. Conformemente all’articolo 9 LSIF, per la progettazione si deve tenere conto inoltre dello sviluppo

del traffico viaggiatori e merci. Le misure infrastrutturali previste dal SIF sono state verificate in base a tali criteri.

## **Il SIF si concentra sulla capacità di posti a sedere**

Nell'ambito del SIF l'accento dovrà essere posto quindi sull'aumento dei posti a sedere. Le misure di accelerazione previste per l'intero asse est-ovest nell'ambito del SIF verranno realizzate solo nella Svizzera orientale. Inoltre, con gli interventi a favore del traffico d'agglomerato, verranno gettate le basi per il futuro ampliamento del traffico regionale. Gli obiettivi relativi ai tempi di percorrenza previsti dal SIF verranno realizzati in un secondo momento con il PROSSIF.

## **Treni lunghi a due piani per incrementare la capacità**

Per aumentare le prestazioni lungo le tratte fortemente frequentate dell'asse est-ovest, sulla linea dell'Altopiano verranno impiegati treni a due piani lunghi 400 metri. Le stazioni di Friburgo e Wil e in particolare quella di Losanna, i cui marciapiedi (troppo) corti (per il previsto impiego di treni più lunghi) costituiscono attualmente un fattore limitante per le prestazioni dell'asse est-ovest, dovranno essere ampliate. Affinché in futuro da Losanna possano circolare in direzione del Vallese anche treni a due piani e per far fronte alla forte domanda lungo l'intero Arco Lemnico, occorre ampliare i profili di spazio libero lungo la linea del Sempione (Losanna–Vallese).

L'ampliamento della stazione di Losanna richiede molti più mezzi di quelli previsti dal SIF. Gli investimenti per questo e per gli altri interventi (ampliamento delle stazioni di Losanna, Friburgo e Wil e adeguamento dei profili lungo la tratta Losanna–Vallese) ammontano a 1,1 miliardi di franchi circa. Per poter far fronte a tali investimenti senza sforare il tetto massimo dei costi SIF pari a 5,4 miliardi di franchi (prezzi 2005), si è deciso di rinunciare, per il momento, alla realizzazione della galleria del Chestenberg (cfr. commenti più sotto).

## **Esame del tracciato per l'eliminazione della strozzatura tra Aarau e Zurigo**

Per la realizzazione della galleria del Chestenberg, nel messaggio sulla panoramica FTP (SIF) sono stati previsti circa 1,1 miliardi di franchi. Da una verifica dei costi è emerso che la realizzazione richiederebbe almeno altri 500 milioni di franchi. Di conseguenza il credito d'impegno SIF non è comunque in grado di garantire l'intero finanziamento della galleria. Inoltre durante i lavori di pianificazione per il programma PROSSIF è risultato che, per l'eliminazione dei problemi di capacità tra Aarau e Zurigo (inclusa la galleria dell'Heitersberg e l'eliminazione dei problemi di capacità nel Limmattal), devono ancora essere esaminate in dettaglio diverse varianti di tracciato prima che possa essere presa una decisione. Queste analisi verranno effettuate nell'ambito della pianificazione della prossima fase di ampliamento.

Con la rinuncia alla realizzazione della galleria del Chestenberg, permane un'importante carenza di capacità tra Ruppertswil e Lenzburg–Gruemet. Il finanziamento e la realizzazione del necessario potenziamento delle capacità in questa regione verranno disciplinati nell'ambito del PROSSIF. I mezzi del credito d'impegno SIF originariamente previsti per tale realizzazione possono essere pertanto impiegati per le misure considerate prioritarie sull'asse est-ovest. Il potenziamento delle capacità lungo la tratta Olten–Zurigo è quindi integrato nel PROSSIF, mentre le misure nella regione di Losanna esaminate nell'ambito dei lavori per il progetto Ferrovia 2030 sono stralciate da detto programma e realizzate già nell'ambito del progetto SIF.

6.3.2.4                      Offerte e misure infrastrutturali del PROSSIF

Le misure sviluppate per il PROSSIF sono volte a soddisfare il fabbisogno di ulteriori posti a sedere nel traffico viaggiatori e di capacità di tracce supplementari nel traffico merci. I relativi costi sono stati stimati.

Le misure consistono in una modifica dell’offerta e nell’ampliamento dell’infrastruttura richiesto da tale modifica. Si articolano in:

- a. misure che il Consiglio federale deve esaminare in base all’articolo 10 LSIF e in
- b. misure sviluppate in base all’analisi del fabbisogno (cfr. n. 6.3.2.2.1).

La seguente tabella riporta le misure da esaminare in dettaglio conformemente alla LSIF<sup>37</sup>:

Tabella 5

| Misure da esaminare in base all’articolo 10 LSIF                                 | conform. lett. a-n<br>art. 10 LSIF |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Intensificazione lungo il versante sud del Giura, compresa la galleria di Ligerz | a                                  |
| Intensificazione Losanna–Ginevra                                                 | b                                  |
| Accelerazione Lucerna–Zurigo, con la seconda galleria di base dello Zimmerberg   | c                                  |
| Cadenza semioraria Berna–Visp                                                    | d                                  |
| Potenziamento dell’offerta Bienne–Basilea e Bienne–Zurigo                        | e                                  |
| Cadenza semioraria InterCity Zurigo–Coira                                        | f                                  |
| Potenziamento dell’offerta Bienne–Delémont–Delle/Basilea                         | g                                  |
| Sgravio del traffico merci nella regione di Baden                                | h                                  |
| Separazione dei flussi di traffico Basilea–Est                                   | i                                  |
| Galleria del Wisenberg                                                           | j                                  |
| Tratte di accesso alla NFTA a sud e a nord                                       | k                                  |
| Galleria di Brütten                                                              | l                                  |
| Siviriez–Villars-sur-Glâne                                                       | m                                  |
| Seconda galleria dell’Heitersberg                                                | n                                  |

L’Allegato 3 riporta i margini di oscillazione dei costi di tutte le misure, ad eccezione di quelle delle ferrovie private, definite applicando un’altra metodologia. L’Allegato 4 descrive tutte le offerte esaminate nell’ambito del PROSSIF e le infrastrutture che esse richiedono. Ad eccezione delle ferrovie private, presentate globalmente come gruppo, la descrizione è articolata in corridoi e regioni.

37 Le lettere sono utilizzate nella Tabella 6 del PROSSIF.

### **Tutte le misure esaminate sono opportune ma non ugualmente urgenti**

Tutte le misure esaminate, comprese quelle elencate nella tabella 3, sono ritenute opportune in quanto contribuiscono a ridurre il sovraccarico della rete. Sono quindi state tutte integrate nel PROSSIF.

Tuttavia, non tutte le misure sono ugualmente urgenti, ragion per cui si è proceduto a definirne la priorità.

### **Modalità di determinazione della priorità**

Il livello di priorità delle misure previste dal programma PROSSIF può essere valutato tra l'altro con il sistema NIBA. Oltre al rapporto costi-benefici macroeconomico calcolato con tale sistema, per la determinazione del livello di priorità si applicano altri criteri quantificabili, quali il contributo alla riduzione del sovraccarico nel traffico viaggiatori, gli effetti a lungo termine sulla rete (in particolare per quanto riguarda la capacità), un ordine di successione opportuno tra gli interventi, e la compatibilità con la prospettiva a lungo termine adottata per la ferrovia. Si distinguono due livelli di priorità.

### **Valutazione e definizione del livello di priorità di una misura**

La seguente tabella (cfr. Tabella 6) riporta tutte le misure analizzate, sia quelle esaminate su mandato del Parlamento (art. 10 LSIF) sia quelle definite in base all'analisi del fabbisogno; non viene indicato per contro il fabbisogno per altri impianti d'esercizio. Le misure che figurano nella tabella costituiscono il fulcro del programma PROSSIF.

Nella tabella sono elencate misure FFS/BLS (per le ferrovie private cfr. n. 6.3.2.5) per costi di investimenti infrastrutturali di circa 37 miliardi di franchi (valore atteso), suddivise per livello di priorità stabilito secondo i criteri sopra citati.

Dalla tabella risulta in sintesi quanto segue:

- le misure da esaminare in base all'articolo 10 LSIF comprendono investimenti per circa 25 miliardi di franchi;
- di priorità 1 sono stati definiti investimenti per circa 18 miliardi di franchi;
- le misure di priorità 1 comprendono investimenti per circa 11 miliardi di franchi che si riferiscono alle misure da esaminare ai sensi dell'articolo 10 LSIF.

**Misure del PROSSIF con indicazione del livello di priorità**

| Corridoio,<br>regione                 | Infrastruttura                                                                                             | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Livello di<br>priorità 1<br>[mio. CHF] | Livello di<br>priorità 2<br>[mio. CHF] | Spese<br>d'investimento<br>[mio. CHF] |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------|
| Ginevra –<br>Losanna                  | Potenziamento delle capacità nodo di Ginevra                                                               | b                               | 790                                    |                                        | 790                                   |
|                                       | Garanzia della capacità per il traffico merci                                                              | b                               | 330                                    |                                        | 330                                   |
|                                       | Misure di conservazione della linea lungo il versante sud del Giura che aggira Losanna                     | b                               |                                        | 350                                    | 350                                   |
|                                       | Potenziamento delle capacità Renens – Allaman                                                              | b                               |                                        | 1'900                                  | 1'900                                 |
|                                       | Potenziamento delle capacità Gland – Rolle                                                                 |                                 |                                        | 600                                    | 600                                   |
| Losanna –<br>Berna                    | Ristrutturazione e ampliamento della tratta Losanna – Berna                                                | m                               | 1'090                                  |                                        | 1'090                                 |
| Berna/<br>Basilea –<br>Zurigo         | Potenziamento delle capacità Rapperswil – Gruemet                                                          |                                 | 1'970                                  |                                        | 1'970                                 |
|                                       | Potenziamento delle capacità Gruemet – Altstetten                                                          | n                               | 3'120                                  |                                        | 3'120                                 |
|                                       | Potenziamento delle capacità nodo di Berna                                                                 |                                 | 410                                    |                                        | 410                                   |
|                                       | Separazione dei flussi di traffico Pratteln                                                                | i                               | 510                                    |                                        | 510                                   |
|                                       | Altri aumenti delle prestazioni                                                                            |                                 | 400                                    |                                        | 400                                   |
|                                       | Binario di collegamento Mägenwil/Brunegg                                                                   | h                               | 40                                     |                                        | 40                                    |
| Zurigo –<br>San Gallo /<br>Turgovia   | Potenziamento delle capacità Bassersdorf/Dietlikon – Winterthur (variante breve della galleria di Brütten) | l                               | 2'130                                  |                                        | 2'130                                 |
|                                       | Altri aumenti delle prestazioni                                                                            |                                 | 370                                    |                                        | 370                                   |
| Regione di<br>Ginevra                 | Prolungamenti del marciapiede Ginevra – La Plaine (condizione: potenziamento del nodo di Ginevra)          |                                 | 110                                    |                                        | 110                                   |
|                                       | Separazione dei flussi di traffico Châtelaïne (condizione: potenziamento del nodo di Ginevra)              |                                 | 280                                    |                                        | 280                                   |
| Losanna –<br>Vallese                  | Aumenti delle prestazioni (binario di regresso, binari di cessione della precedenza)                       |                                 | 290                                    |                                        | 290                                   |
| Versante sud<br>del Giura             | Potenziamento delle capacità Ligerz – Twann                                                                | a                               | 390                                    |                                        | 390                                   |
|                                       | Aumento delle prestazioni in particolare a Yverdon                                                         | a                               |                                        | 220                                    | 220                                   |
| Regione di<br>Berna e<br>Berna – Visp | Prolungamento del marciapiede a Lyss e Bienne                                                              |                                 | 30                                     |                                        | 30                                    |
|                                       | Potenziamento delle capacità Gümligen – Münsingen                                                          |                                 | 630                                    |                                        | 630                                   |
|                                       | Potenziamento delle capacità in direzione di Langnau                                                       |                                 |                                        | 150                                    | 150                                   |
|                                       | Potenziamento delle capacità Berna – Burgdorf                                                              |                                 |                                        | 700                                    | 700                                   |
|                                       | Separazione dei flussi di traffico Holligen, potenziamento delle capacità Berna – Neuchâtel/Schwarzenburg  |                                 | 480                                    |                                        | 480                                   |
|                                       | Equipaggiamento con tecnica ferroviaria della sezione Ferden-Mitholz nella galleria di base del Lötschberg | d                               | 770                                    |                                        | 770                                   |
|                                       | Potenziamento delle capacità Wankdorf – Gümligen                                                           | k                               |                                        | 690                                    | 690                                   |
|                                       | Potenziamento delle capacità della galleria dell'Engstligen e del nodo di Briga, misure minori             | k                               |                                        | 580                                    | 580                                   |

## Misure del programma PROSSIF con indicazione del livello di priorità – continuazione

| Corridoio, regione                                     | Infrastruttura                                                                                              | Riferimento a misure LSIF | Livello di priorità 1 [mio. CHF] | Livello di priorità 2 [mio. CHF] | Spese d'investimento [mio. CHF] |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| Regione di Basilea, Basilea – Olten                    | Aumento delle prestazioni Basilea-Est 1a tappa, misure di ampliamento Ergolzthal e Laufental, misure minori | i                         | 490                              |                                  | 490                             |
|                                                        | Binario di cessione della precedenza Tecknau                                                                |                           | 80                               |                                  | 80                              |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Pratteln – Rheinfelden                                                         |                           |                                  | 790                              | 790                             |
|                                                        | Aumento delle prestazioni Basilea-Est 2a tappa, nodi di Baden/Wettingen                                     |                           |                                  | 580                              | 580                             |
|                                                        | Variante lunga del Wisenberg incl. separazioni dei flussi di traffico nella regione di Olten                | j                         |                                  | 5'610                            | 5'610                           |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Basilea – Delémont                                                             | e, g                      |                                  | 390                              | 390                             |
| Zurigo – Lucerna, regione di Lucerna e Lucerna – Berna | Potenziamento delle capacità Thalwil – Baar                                                                 | c                         | 1'190                            |                                  | 1'190                           |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Zugo – Baar                                                                    |                           | 240                              |                                  | 240                             |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Zugo – Chollerzmühle                                                           |                           | 170                              |                                  | 170                             |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Rotsee e Fluhmühle-Lucerna                                                     |                           | 600                              |                                  | 600                             |
|                                                        | Stazione sotterranea di Lucerna*                                                                            |                           |                                  | 1'570                            | 1'570                           |
|                                                        | Prolungamenti dei marciapiedi Lucerna – Hochdorf                                                            |                           | 90                               |                                  | 90                              |
| Gottardo Ticino                                        | Aumento delle prestazioni Berna – Lucerna                                                                   |                           | 60                               |                                  | 60                              |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Contone – Tenero                                                               |                           | 150                              |                                  | 150                             |
|                                                        | Binario di regresso Lugano                                                                                  |                           | 100                              |                                  | 100                             |
|                                                        | Circonvallazione di Bellinzona                                                                              | k                         |                                  | 1'160                            | 1'160                           |
| Regione Zurigo – Argovia                               | Nuova tratta di Axen                                                                                        | k                         |                                  | 2'500                            | 2'500                           |
|                                                        | Prolungamenti del marciapiede nell'Oberland zurighese                                                       |                           | 120                              |                                  | 120                             |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Uster – Aathal                                                                 |                           | 180                              |                                  | 180                             |
|                                                        | Potenziamento delle capacità stazione di Stadelhofen                                                        |                           |                                  | 870                              | 870                             |
|                                                        | Binario di regresso Muri                                                                                    |                           | 40                               |                                  | 40                              |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Döttingen – Siggental                                                          |                           | 100                              |                                  | 100                             |
| Svizzera orientale                                     | Binari di cessione della precedenza Zurigo – Coira                                                          | f                         | 160                              |                                  | 160                             |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Rapperswil – Uznach                                                            |                           |                                  | 240                              | 240                             |
|                                                        | Prolungamenti del marciapiede San Gallo – St. Margrethen                                                    |                           | 30                               |                                  | 30                              |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Buchs – Neugrüt                                                                |                           |                                  | 180                              | 180                             |
| Giura, versante sud del Giura, Vallese, Zurigo         | Misure di accelerazione                                                                                     |                           | 250                              |                                  | 250                             |
| <b>Totale</b>                                          |                                                                                                             |                           | <b>18'190</b>                    | <b>19'080</b>                    | <b>37'270</b>                   |
| <b>Totale di tutti i livelli di priorità</b>           |                                                                                                             |                           | <b>37'270</b>                    |                                  |                                 |

\* Alternativa al potenziamento delle capacità Rotsee e Fluhmühle-Lucerna

La costruzione di una nuova galleria dell'Axen è assegnata al livello di priorità 2. Il binario dell'attuale galleria dell'Axen che costeggia il lago deve essere risanato al più tardi entro il 2030, ma le FFS dovrebbero avviare i lavori di risanamento il più presto possibile, verosimilmente poco dopo la messa in funzione della galleria di base del San Gottardo, in modo che possano essere conclusi prima che sia richiesta la piena capacità della linea NFTA.

Nell'elenco non sono stati inseriti gli ampliamenti infrastrutturali esaminati che avrebbero consentito di realizzare *altre* tracce supplementari, ma che risultano eccedenti rispetto al fabbisogno di ampliamento stimato. Si tratta nella fattispecie dell'allacciamento meridionale alla NFTA (Lugano-Chiasso), della galleria dell'Urmiberg e del tracciato della NFTA costituito dalla variante dorsale lunga nel

Cantone di Uri. La necessità di realizzare questi e altri progetti verrà riesaminata nell'ambito della pianificazione delle fasi di ampliamento successive.

Le misure del primo e secondo livello di priorità sono state in massima parte valutate con lo strumento NIBA. Nel complesso, per le misure del livello di priorità 1, è stato rilevato un rapporto costi-benefici pari a un ordine di grandezza di 1.6 (cfr. allegato 5). Ogni franco investito nell'infrastruttura genera pertanto un'utilità macroeconomica quantificabile in 1,6 franchi. Le esperienze maturate a livello internazionale mostrano che, oltre ai benefici monetizzabili, si hanno anche ulteriori effetti (indiretti) sui redditi, di cui si tiene conto solo a livello qualitativo. Il risultato delle misure del livello di priorità 1 del PROSSIF è pertanto nettamente positivo e le misure possono essere giudicate appropriate dal profilo macroeconomico.

### **6.3.2.5 Altre parti del PROSSIF incluse le ferrovie private**

#### **Sviluppo delle ferrovie private**

Vi sono diverse regioni la cui accessibilità è garantita prevalentemente da ferrovie private; anche in questi casi occorre sviluppare ulteriormente l'offerta ed evitare un sovraccarico delle capacità.

Nel quadro dei lavori per il progetto Ferrovia 2030 sono stati analizzati, in collaborazione con le sei grandi ferrovie private della Svizzera (MOB, RBS MGB, SOB, RhB, ZB)<sup>38</sup>, il fabbisogno e l'urgenza di ulteriori ampliamenti. Il fabbisogno fino al 2030 è stato analizzato con una metodologia simile a quella utilizzata per la rimanente rete a scartamento normale, dopodiché si sono stabiliti l'offerta di trasporti e il potenziamento dell'infrastruttura necessari.

Nel settore delle ferrovie private si riscontra soprattutto un fabbisogno nel traffico d'agglomerato e nelle regioni con forte traffico del tempo libero e di origine turistica. I miglioramenti definiti per l'offerta consentono di gestire meglio i picchi periodici di sollecitazione e di aumentare la stabilità dell'esercizio.

Le misure sono state valutate tenendo conto delle condizioni specifiche in cui operano le ferrovie private nelle varie regioni svizzere. In particolare si sono considerati:

- l'importanza dei trasporti e la coesione della rete,
- l'entità dei miglioramenti attuabili sul piano dell'offerta,
- la dipendenza dalle pianificazioni di altre imprese di trasporto (in particolare delle FFS),
- il rapporto tra volume d'investimento e domanda globale,
- gli effetti sulla stabilità dell'orario e dell'esercizio e
- la probabilità che si abbiano carenze di capacità (anche in futuro difficilmente risolvibili) durante gli orari di punta.

La seguente tabella riporta i miglioramenti dell'offerta dei livelli di priorità 1 e 2.

<sup>38</sup> La BLS non è citata in quanto ha direttamente collaborato con le FFS nei gruppi di lavoro dell'UFT.

**Misure nell'ambito di ferrovie private prescelte<sup>39</sup>**

| Offerta |                                                                                                                                                                                               | Livello di priorità 1<br>[mio. CHF] | Livello di priorità 2<br>[mio. CHF] |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| RhB     | Cadenza semioraria sulla rete RhB<br>Riduzione dei tempi di percorrenza Landquart – Klosters – Davos                                                                                          | 335                                 | 530                                 |
| MGB     | Completamento cadenza semioraria Zermatt – Fiesch<br>Cadenza ogni quarto d'ora Täsch – Zermatt<br>Ampliamento dell'offerta Andermatt – Disentis                                               | 120                                 |                                     |
| RBS     | Misure operative Worblaufen – Worb<br>Potenziamento dell'offerta Worblaufen – Soletta, stazione<br>sotterranea esclusa (S8)                                                                   | 130                                 | 50                                  |
| zb      | Cadenza ogni quarto d'ora Giswil/Stans – Lucerna<br>Intensificazione dell'offerta Brünig                                                                                                      | 90                                  | 130                                 |
| SOB     | Potenziamento San Gallo – Rapperswil<br>Potenziamento Wil – Nesslau<br>Potenziamento San Gallo – Romanshorn<br>Potenziamento Rapperswil – Arth Goldau<br>Potenziamento Wädenswil – Einsiedeln | 170                                 |                                     |
| MOB     | Cadenza ogni quarto d'ora Vevey – Blonay<br>Cadenza oraria Montreux – Zweisimmen                                                                                                              | 25                                  |                                     |
|         |                                                                                                                                                                                               | 870                                 | 710                                 |

I costi sommari comunicati dalle ferrovie private non sono ancora stati esaminati con la metodologia per la stima dei costi indicata in appendice. Vanno considerati come valori approssimativi (cfr. anche Allegato 4, n. 12).

Le ferrovie private verranno chiamate dai Cantoni a partecipare al prosieguo dei lavori di pianificazione. Anche in questo contesto si tratterà di approfondire ulteriormente il fabbisogno di potenziamenti dell'offerta e le eventuali misure necessarie (per quel che concerne la fase di ampliamento 2025 cfr. n. 6.3.3).

**Impianti d'esercizio e accesso alla ferrovia**

Il sistema delle ferrovie non è costituito dalla sola rete ferroviaria, ma comprende tutta una serie di settori funzionali all'esercizio, quali le stazioni, gli impianti di stazionamento dei treni, l'alimentazione di corrente elettrica o le installazioni per il pubblico (accesso alla ferrovia nelle stazioni). Anche questi settori sono componenti imprescindibili di un programma d'investimento volto ad ampliare l'infrastruttura ferroviaria nazionale. In futuro le installazioni per il pubblico dovranno essere finanziate dai Cantoni. L'urgenza delle misure riguardanti tali impianti è stabilita dalle analisi effettuate nell'ambito del programma PROSSIF.

Nell'ambito di un programma d'ampliamento le componenti funzionali all'esercizio devono essere sistematicamente esaminate determinando il fabbisogno d'investimenti necessario. Nell'ambito dei progetti Ferrovia 2000 e SIF sono stati destinati solo pochi mezzi a queste componenti del sistema ferroviario. Oggi sussiste pertanto un elevato fabbisogno d'investimenti.

<sup>39</sup> Le ulteriori misure che concernono la rete della RBS presuppongono un potenziamento delle capacità della stazione RBS di Berna. Nell'ambito della valutazione dei programmi d'agglomerato di prima generazione la soluzione di una stazione sotterranea RBS è stata classificata nella categoria B. Durante l'analisi dei programmi d'agglomerato di seconda generazione sarà nuovamente valutata l'urgenza di una stazione sotterranea RBS.

## Accesso alla ferrovia, ovvero installazioni per il pubblico

In molte stazioni le installazioni per il pubblico presentano carenze di capacità negli orari di punta. Nonostante gli interventi edilizi mirati, spesso l'assetto originario non è più in grado di far fronte ai volumi di traffico e non soddisfa più gli standard. Considerata la crescita della domanda, in molte stazioni le carenze di capacità nell'ambito delle installazioni per il pubblico sono destinate ad aumentare.

In totale sono state classificate «a rischio sovraccarico» 108 stazioni delle FFS e delle ferrovie private. Le misure da adottare per prevenire tale rischio si concentrano sugli impianti di accesso alla ferrovia (marciapiedi, sottopassaggi, ecc.) e non prevedono alcun ampliamento degli impianti dei binari.

In proposito si rileva il seguente fabbisogno di investimenti (suddiviso in tre livelli di priorità):

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| priorità 1 (criticità elevata): | 0,80 miliardi di franchi        |
| priorità 2 (criticità media):   | 0,67 miliardi di franchi        |
| priorità 3 (criticità bassa):   | 0,42 miliardi di franchi        |
| <b>Totale</b>                   | <b>1,89 miliardi di franchi</b> |

Conformemente al piano di finanziamento proposto, saranno i Cantoni a doversi fare carico di questi investimenti. In singoli casi sarà ancora possibile ricorrere ai contributi del FlnFer. Affinché gli investimenti per questi impianti risultino conformi alla criticità, per le decisioni d'investimento occorre tenere conto delle analisi effettuate nel quadro del presente messaggio.

## Impianti per il traffico merci

Gli impianti per il traffico merci comprendono le infrastrutture necessarie alla produzione nel traffico merci su rotaia, ossia alle operazioni di composizione dei treni, carico e scarico, inversione e smistamento, stazionamento, consegna a imprese ferroviarie. Non vi rientrano invece i binari di tratta destinati ai trasporti delle merci in sé o gli impianti di cessione della precedenza. I costi d'investimento necessari concernono i quattro seguenti tipi di impianti:

- binari necessari all'esercizio (binari nelle stazioni, allacciamento dei binari alle tratte);
- impianti di accesso alla ferrovia nel traffico merci (piazzale per il carico e lo scarico);
- stazioni di smistamento;
- punti per il cambio dell'esercizio.

In proposito si rileva il seguente fabbisogno di investimenti (suddiviso in due livelli di priorità):

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| priorità 1 (criticità elevata): | 0,39 miliardi di franchi        |
| priorità 2 (criticità media):   | 0,42 miliardi di franchi        |
| <b>Totale</b>                   | <b>0,81 miliardi di franchi</b> |

## **Impianti di stazionamento per treni viaggiatori e treni merci**

I piani d'offerta previsti dal SIF e dal PROSSIF causano un aumento del fabbisogno di impianti di stazionamento per i treni. Parallelamente gli ampliamenti della rete e la riconversione urbanistica delle aree di stazionamento riducono le capacità degli impianti attuali.

Complessivamente per 53 sedi si è proceduto ad una valutazione delle varianti di ampliamento più adatte.

Il fabbisogno d'investimento ammonta *complessivamente a circa 0,53 miliardi di franchi*.

## **Impianti per l'alimentazione con corrente di trazione**

Gli sviluppi previsti per la rete ferroviaria svizzera implicano anche adattamenti e ampliamenti dell'approvvigionamento di corrente di trazione, quali in particolare:

- ampliamento della capacità del trasformatore,
- altre quattro sottocentrali,
- regolatore di fase e alimentatore negativo (tre impianti).

A seconda dell'andamento delle trattative in corso sulle concessioni, il relativo fabbisogno d'investimento oscilla *tra 0,18 e 0,3 miliardi di franchi*.

## **Misure di protezione fonica**

I costi per le misure di protezione fonica dovuti all'aumento del traffico lungo le tratte esistenti sono già stati individuati nel piano d'offerta adottato nella panoramica FTP (SIF). Applicando la stessa metodologia, anche per il programma PROSSIF è stato rilevato un fabbisogno di investimenti, che ammonta a *circa 0,12 miliardi di franchi*.

## **ETCS**

L'European Train Control System (ETCS) è un sistema di controllo-comando automatico della marcia dei treni con segnalamento a bordo treno, unificato a livello europeo e introdotto anche in Svizzera. L'ETCS di livello 2 (L2) offre vantaggi evidenti rispetto alla segnalazione convenzionale poiché consente di ridurre gli intervalli tra un treno e l'altro, assicurando una maggiore capacità delle tratte e velocità più elevate a fronte di un aumento della sicurezza e di una migliore affidabilità e stabilità dell'esercizio. L'ETCS costituisce una premessa per l'interoperabilità sul piano europeo. L'introduzione graduale e sistematica in Svizzera ha dato e dà impulsi positivi allo sviluppo dell'ETCS nel nostro Paese e in Europa.

Il sistema ETCS di livello 2, che comprende un sistema di segnalazione in cabina di guida, è utilizzato con successo sulla nuova tratta Mattstetten–Rothrist, sull'ampliamento Derendingen–Inkwil e sulla linea di base del Lötschberg, assicurando un'elevata stabilità. L'ETCS L2 è previsto per la linea di base del San Gottardo e del Ceneri. Con tale sistema il traffico ferroviario può essere gestito in modo più economico.

A partire dal 2025 la tecnologia ETCS L2 dovrà essere impiegata in linea di massima anche sulle tratte esistenti e in relazione a velocità inferiori ai 160 km/h. In quel periodo numerosi apparati centrali termineranno il loro ciclo di vita: dal punto di vista economico risulta quindi opportuno cogliere l'occasione della loro sostitu-

zione per introdurre il sistema ETCS di livello 2. I relativi investimenti rientrano nell'ambito delle misure per il mantenimento della qualità e potranno essere realizzati in modo indipendente dal PROSSIF.

Prima che il sistema ETCS di livello 2 possa essere impiegato sull'intero territorio nazionale, entro la fine del 2017 le attuali attrezzature di terra per il controllo-comando della marcia dei treni SIGNUM e ZUB 121, impiegate sulla rete ferroviaria svizzera a scartamento normale, verranno sostituite con attrezzature del sistema ETCS di livello 1 Limited Supervision. Anche il finanziamento di questa fase intermedia, prevista per ragioni economiche, verrà assicurato nel quadro delle misure per il mantenimento della qualità e quindi indipendentemente dal PROSSIF.

Al più tardi entro il 2014, oltre ai sistemi SIGNUM e ZUB i nuovi veicoli messi in circolazione dovranno disporre di un equipaggiamento ETCS, mentre dal 2018 sarà necessario unicamente quest'ultimo. In tal modo sarà disponibile un numero sufficiente di veicoli adatti per un utilizzo diffuso del sistema ETCS L2.

### 6.3.2.6 Investimenti complessivi del PROSSIF

Gli investimenti complessivi per il PROSSIF ammontano a circa 42 500 milioni di franchi, come illustrato nella seguente tabella.

*Tabella 8*

#### **Investimenti complessivi per il PROSSIF<sup>40</sup>**

| Misure infrastrutturali | (in milioni di franchi) |
|-------------------------|-------------------------|
| – livello di priorità 1 | 18 190                  |
| – livello di priorità 2 | 19 080                  |
| – ferrovie private      |                         |
| livello di priorità 1   | 870                     |
| livello di priorità 2   | 710                     |
| – impianti d'esercizio  | 3 650                   |
| <b>Totale</b>           | <b>42 500</b>           |

Le misure del livello di priorità 1 potranno essere realizzate approssimativamente entro il 2040 se, a partire dal 2031 circa, saranno disponibili fino a 1,5 miliardi di franchi all'anno per l'ampliamento.

<sup>40</sup> Gli investimenti di potenziamento finora finanziati con il bilancio ordinario della Confederazione non verranno sostituiti.

### **6.3.3 Ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (fase di ampliamento 2025)**

#### **6.3.3.1 Panoramica della fase di ampliamento 2025**

Per la prima fase di ampliamento del programma PROSSIF sono a disposizione circa 3,5 miliardi di franchi; la realizzazione si concluderà circa nel 2025.

La fase di ampliamento 2025 persegue i seguenti obiettivi:

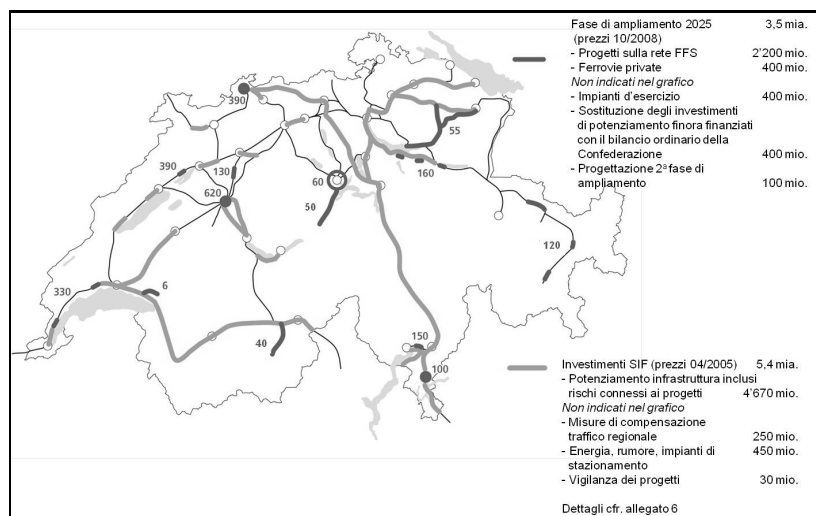
1. eliminazione dei problemi di capacità più urgenti;
2. miglioramento dei collegamenti all'interno delle aree urbane, allacciamento garantito alle reti urbane, miglioramento delle condizioni di produzione per il traffico merci interno, collegamento delle regioni di montagna, miglioramenti nel turismo.

Per definire le misure della fase di ampliamento 2025 sono stati esaminati diversi progetti selezionati sulla base dei seguenti criteri:

- rispetto del preventivo, pari a 3500 milioni di franchi,
- obiettivi della fase di ampliamento 2025 (cfr. più sopra), in particolare contributo all'eliminazione delle carenze di capacità,
- stanziamento di un importo di 1300 milioni di franchi quale voce collettiva per gli investimenti di ampliamento di minore entità (in sostituzione del disciplinamento che verrà eliminato dalla convenzione sulle prestazioni tra Confederazione e FFS), per gli impianti d'esercizio, l'ampliamento delle ferrovie private e le progettazioni;
- vantaggi in tutte le regioni del Paese;
- buoni risultati nella valutazione singola (valutazione macroeconomica in base al NIBA, situazione novembre 2010);
- compatibilità dell'infrastruttura esistente con eventuali interventi futuri di ampliamento.

Il seguente grafico mostra come la fase di ampliamento 2025 del programma PROSSIF completi il programma SIF. Pertanto, tenendo conto anche dei progetti «Allacciamento RAV» e NFTA già in fase di attuazione, con la fase di ampliamento 2025 e SIF verranno investiti nella rete ferroviaria svizzera altri 8,9 miliardi di franchi entro il 2025 (cfr. allegato 6).

### Investimenti entro approssimativamente il 2025 nella rete ferroviaria svizzera (SIF e fase di ampliamento 2025)



#### 6.3.3.2 Sintesi dei vantaggi della fase di ampliamento 2025 correlati al SIF

Con la fase di ampliamento 2025 e il SIF verranno realizzati, in aggiunta ad altre misure, i seguenti potenziamenti dell'offerta:

- la linea dell'Altopiano tra Ginevra e San Gallo via Berna diventerà entro il 2025 l'asse portante della rete ferroviaria svizzera nel quadro del SIF a livello di traffico viaggiatori. In questo modo sulle sezioni di tratta fortemente sovraccariche di Ginevra–Losanna e Berna–Zurigo–Winterthur saranno impiegati treni a due piani, lunghi 400 metri, con una grande capacità di posti a sedere;
- nel traffico merci interno la capacità delle tratte verrà assicurata e la qualità del trasporto migliorata grazie a misure infrastrutturali puntuali;
- i nodi ferroviari di Berna e Basilea verranno ampliati (il nodo di Losanna sarà potenziato già nel quadro del SIF). Gli investimenti previsti consentono di migliorare fortemente l'offerta e la qualità. I benefici hanno effetto solo con la realizzazione delle successive fasi di ampliamento del PROSSIF;
- la cadenza semioraria verrà introdotta sui collegamenti principali del traffico viaggiatori, ossia sulle tratte Berna–Lucerna, Zurigo–Coira e Locarno–Lugano. L'accessibilità verrà migliorata e la prevista domanda soddisfatta;
- presso le ferrovie private verranno realizzate le misure urgenti atte a potenziare le capacità;

- gli investimenti di potenziamento di minore entità finora finanziati mediante le convenzioni sulle prestazioni.

La tabella sottostante mette a confronto l'offerta attuale con quella della fase di ampliamento 2025 e del SIF.

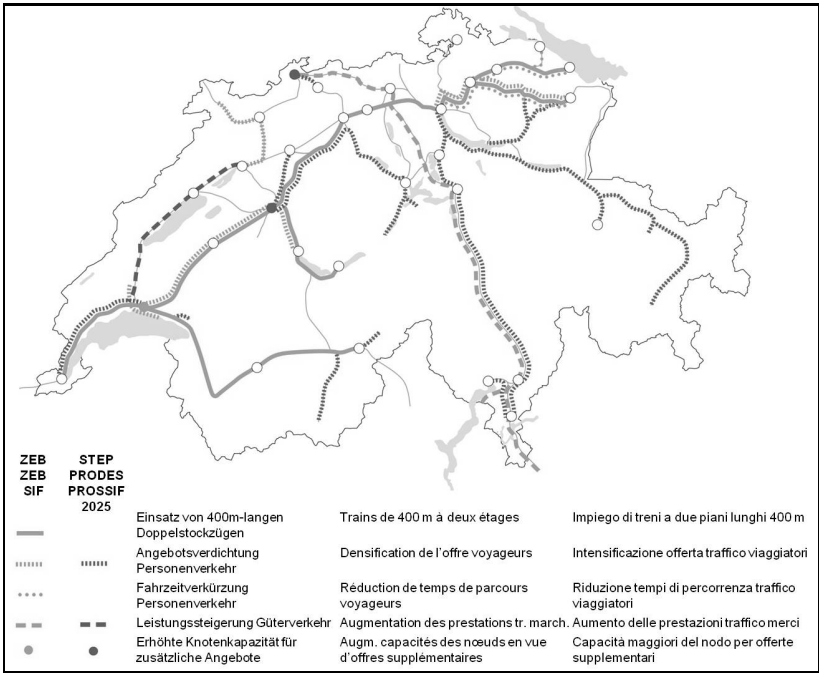
*Tabella 9*

**Miglioramenti dell'offerta implementati con la fase di ampliamento 2025 e il SIF rispetto alla situazione odierna**

| Corridoio                      | Offerta 2011                                                                         | Offerta 2025                                                                                            |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ginevra – Losanna              | 2 treni Intercity all'ora                                                            | 4 treni Intercity all'ora                                                                               |
| Losanna – Bienne               | 1 treno a lunga percorrenza all'ora<br>1 treno traffico regionale Bienne – Neuchâtel | 2 treni a lunga percorrenza all'ora<br>Possibilità di 2 treni del traffico regionale Bienne – Neuchâtel |
| Berna – Lucerna                | 1 treno a lunga percorrenza all'ora                                                  | 2 treni a lunga percorrenza all'ora                                                                     |
| Basilea – Liestal/Gelterkinden | 2 treni del traffico regionale all'ora                                               | 3 treni del traffico regionale all'ora                                                                  |
| Zurigo – Coira                 | 1 treno Intercity all'ora                                                            | 2 treni Intercity all'ora                                                                               |
| Zurigo – Lugano                | 1 treno Intercity all'ora                                                            | 2 treni Intercity all'ora                                                                               |
| Locarno – Lugano               | Nessun collegamento diretto                                                          | 2 treni regionali espresso all'ora                                                                      |
| <b>Ferrovie private</b>        |                                                                                      |                                                                                                         |
| Landquart – Davos/St. Moritz   | 1 treno all'ora                                                                      | 2 treni all'ora                                                                                         |
| Zermatt – Fiesch               | 1 treno all'ora                                                                      | 2 treni all'ora                                                                                         |
| Worblaufen – Solothurn         | S8 Berna – Jegenstorf                                                                | Prolungamento S8 fino a Bätterkinden                                                                    |
| Giswil/Stans – Lucerna         | 2 treni all'ora                                                                      | 4 treni all'ora                                                                                         |
| San Gallo – Rapperswil         |                                                                                      | Aumento della capacità di posti a sedere                                                                |
| Vevey – Blonay                 | 2 treni all'ora                                                                      | 4 treni all'ora                                                                                         |
| <b>Traffico merci</b>          |                                                                                      |                                                                                                         |
| Asse del San Gottardo          | 5 treni per ora e direzione                                                          | 6 treni per ora e direzione                                                                             |
| Lago Lemano                    | 2 tracce per ora e direzione                                                         | Capacità delle tracce garantita dal potenziamento del traffico viaggiatori                              |
| Versante sud del Giura         |                                                                                      | Miglioramento della qualità grazie a tempi di percorrenza più brevi                                     |

La figura sottostante riporta i potenziamenti dell'offerta che verranno introdotti entro il 2025 e resi possibili dall'attuazione del SIF e dalla fase di ampliamento 2025.

**Potenziamenti dell'offerta previsti fino al 2025 in seguito  
alla realizzazione del SIF e della fase di ampliamento 2025**



La valutazione della fase di ampliamento 2025 è stata effettuata con NIBA mediante un confronto con il caso di riferimento (situazione senza la fase di ampliamento), cfr. al riguardo anche l'allegato 5.

Dalla valutazione della sostenibilità per la fase di ampliamento 2025 (SIF escluso) emerge un rapporto costi-benefici dello 0,4. Tale risultato può essere ricondotto alla valutazione macroeconomica positiva del livello di priorità 1 (cfr. n. 6.3.2.4): la fase di ampliamento 2025 comprende una serie di misure i cui benefici si potranno completamente cogliere solo con fasi successive. Tra queste troviamo ad esempio degli ampliamenti a livello dei nodi, i cui costi verranno coperti nella fase di ampliamento 2025, mentre i benefici si avvertiranno in larga misura solo con l'offerta prevista dalle successive fasi di ampliamento.

**Spiegazione dettagliata dell'offerta e della relativa infrastruttura necessaria nell'ambito della fase di ampliamento 2025 (ferrovie private escluse)***Arco Lemanico*

Tra Ginevra e Losanna verranno introdotti due nuovi treni diretti (senza fermate). Nonostante l'ampliamento dell'offerta nel traffico viaggiatori, saranno disponibili senza limitazioni due tracce all'ora per il traffico merci. Con una lunghezza massima di 400 metri, i treni InterCity e InterRegio potranno garantire un'elevata capacità di trasporto su questa tratta estremamente trafficata.

La realizzazione di questo progetto d'offerta, previsto dalla fase 2025, richiede diverse misure tra cui:

- un'ampia ristrutturazione del nodo di Losanna (prolungamento dei marciapiedi per i treni a due piani lunghi 400 metri),
- incrocio ferroviario sopraelevato presso Renens,
- impianti di cessione della precedenza destinati al traffico merci tra Coppet e Nyon nonché lungo la tratta di accesso alla stazione di smistamento di Losanna.

La costruzione dell'impianto di cessione della precedenza presso la stazione di smistamento di Losanna costituisce un primo passo per realizzare il terzo binario tra Renens e Allaman. I costi delle misure ammontano a 1380 milioni di franchi.

Affinché sulla linea del Sempione tra (Ginevra –) Losanna e il Vallese possano circolare anche treni a due piani, il profilo di spazio libero deve essere adattato in alcune gallerie (70 milioni di franchi).

I 1120 milioni di franchi necessari per finanziare la ristrutturazione della stazione di Losanna, l'incrocio ferroviario sopraelevato di Renens e il potenziamento dei profili in Vallese saranno prelevati dal SIF. Gli investimenti restanti, pari a 330 milioni, saranno stanziati mediante la fase di ampliamento 2025.

*Linea lungo il versante sud del Giura*

Sulla la linea lungo il versante sud del Giura, la sezione tra Ligerz e Twann è l'ultima rimasta a binario unico. In futuro occorrerà introdurre la cadenza semioraria per i treni del traffico viaggiatori tra Bienne e Losanna e migliorare l'offerta di trasporti nel traffico merci grazie a tempi di percorrenza più brevi. Una simile offerta richiederà tra l'altro un doppio binario continuo sull'intera tratta Neuchâtel–Bienne. Per il doppio binario in galleria sono stati previsti investimenti pari a 390 milioni di franchi. L'incidenza di tali misure verrà rafforzata dall'eliminazione dei problemi di capacità tra Aarau e Zurigo, prevista in un secondo momento.

*Regione di Berna*

Il nodo di Berna deve essere ampliato. Questa misura consentirà anche di impiegare treni a due piani lunghi 400 metri e potenziare l'offerta tra Berna e Lucerna dove si potrà introdurre la cadenza semioraria. Nel contempo vengono gettate le basi per creare quattro collegamenti l'ora, sull'arco dell'intera giornata, tra Berna e Zurigo, ulteriori linee della S-Bahn e intensificare l'offerta (corse ogni 15 minuti). Secondo l'attuale pianificazione, occorre realizzare a Holligen un impianto per separare i

flussi di traffico nel nodo di Berna. Inoltre si dovranno allungare i bordi dei marciapiedi, adattare l'estremità occidentale della stazione e attuare una serie di misure presso i binari di ricovero e deposito (gruppo ovest). Per questi ampliamenti sono stati previsti 620 milioni di franchi.

#### *Berna–Lucerna*

Sulla tratta Berna–Zofingen–Sursee–Lucerna l'offerta passerà dalla cadenza oraria a quella semioraria. Oltre alle misure citate per il nodo di Berna, ne sono state previste altre di minore entità per un importo totale di 60 milioni di franchi.

#### *Svizzera nord-occidentale*

L'offerta della Regio S-Bahn Basilea in direzione di Liestal è ampliata. In una prima tappa si potrà introdurre una terza corsa della S-Bahn fino a Liestal/Gelterkinden. L'estremità orientale della stazione delle FFS di Basilea, nella zona del ponte Peter-Merian, è determinante a livello di capacità e rappresenta il punto debole per qualsiasi ampliamento dell'offerta della Regio S-Bahn Basilea<sup>41</sup>. L'area di accesso alla stazione dovrà quindi essere ampliata con due altri assi del binario; verrà inoltre realizzato un binario di regresso a Liestal o a Gelterkinden nell'Ergolzthal, necessario per il transito dei treni supplementari della S-Bahn.

Un successivo potenziamento verso sud dei marciapiedi e il cosiddetto progetto «Herzstück Basel» di collegamento sotterraneo delle stazioni FFS di Basilea con la stazione badese restano realizzabili. Inoltre gli ampliamenti nella regione di Basilea sono imprescindibili per fare in modo che i treni supplementari del traffico a lunga percorrenza possano, qualora venisse un giorno realizzata, utilizzare la galleria del Wisenberg.

Per le misure che interessano il nodo di Basilea e nell'Ergolzthal sono previsti investimenti per 390 milioni di franchi.

#### *Zurigo–Coira*

L'offerta di treni InterCity tra Zurigo e Sargans, e Coira, sarà potenziata con il passaggio ad una cadenza semioraria. La misura richiede in particolare altri binari di cessione della precedenza per S-Bahn e treni merci. I costi ammontano a 160 milioni di franchi.

#### *Ticino*

Nell'offerta tra Locarno e Lugano sarà introdotta la cadenza semioraria che richiede l'ampliamento a due binari dell'intera tratta Contone–Tenero. Gli investimenti possono raggiungere i 150 milioni di franchi.

Per una cadenza semioraria sull'intero arco della giornata tra Zurigo e Lugano via galleria di base del Gottardo è necessario realizzare un binario di regresso a Lugano (per un costo di 100 milioni di franchi).

<sup>41</sup> Ad esempio se si intende potenziare l'offerta in direzione di Liestal (corse ogni 15 minuti) e verso il Laufental oppure se si vogliono aggiungere singoli treni supplementari negli orari di punta.

### *Aarau–Zurigo*

Poiché la realizzazione della galleria del Chestenberg non è prevista nell'ambito del progetto SIF, lungo il corridoio Aarau–Zurigo i problemi di capacità perdureranno a medio termine. Sono attualmente al vaglio diverse misure atte a migliorare la flessibilità dell'orario di questo segmento (riduzione dei tempi di successione dei treni, binari di cessione della precedenza, ottimizzazione dei piani d'offerta o tracciati alternativi).

### **Spiegazione dettagliata dell'offerta e della relativa infrastruttura necessaria nell'ambito della fase di ampliamento 2025 per le ferrovie private**

Le misure destinate alle ferrovie private indicate nella *Tabella 9* sono considerate dalla Confederazione le più urgenti per il potenziamento dell'offerta entro il 2025. Durante la prima fase di ampliamento del programma PROSSIF, verranno messi a disposizione a tale scopo circa 400 milioni di franchi. Per le ferrovie private è stato effettuato un raffronto tra la convenzione sulle prestazioni 2013–2016 e la fase di ampliamento 2025. Le misure che possono essere realizzate nel quadro della convenzione sulle prestazioni 2013–2016 costituiscono un presupposto per la fase di ampliamento 2025. Ciò concerne soprattutto la Ferrovia retica e la Zentralbahn. I potenziamenti dettagliati sono riassunti nella seguente tabella.

*Tabella 10*

### **Panoramica dei potenziamenti dell'offerta della fase di ampliamento 2025 per le ferrovie private**

| Offerta |                                                                                    |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------|
| RhB     | Cadenza semioraria per St. Moritz e Davos                                          |
| MGB     | Cadenza semioraria Zermatt – Fiesch<br>Cadenza ogni quarto d'ora Täsch – Zermatt   |
| RBS     | Potenziamento dell'offerta Worblaufen – Soletta, stazione sotterranea esclusa (S8) |
| zb      | Cadenza ogni quarto d'ora Giswil/Stans – Lucerna                                   |
| SOB     | Potenziamento San Gallo – Rapperswil<br>Potenziamento Wil – Nesslau                |
| MOB     | Cadenza ogni quarto d'ora Vevey – Blonay                                           |

### **Impianti necessari all'esercizio con la fase di ampliamento 2025**

Oltre ai progetti indicati, occorre investire anche nelle installazioni per il pubblico, negli impianti per il traffico merci, negli impianti di stazionamento dei treni viaggiatori e treni merci, nell'approvvigionamento di corrente di trazione e nelle misure per il risanamento fonico. In singoli casi la Confederazione può stanziare fondi dal SIF anche per le installazioni per il pubblico (cfr. n. 6.2.8). Per gli impianti d'esercizio il SIF mette a disposizione circa 400 milioni di franchi.

### **Fondi destinati alla progettazione della fase di ampliamento 2025**

Nella fase di ampliamento 2025 è previsto un importo di 100 milioni di franchi da impiegare negli studi di fattibilità e nella progettazione preliminare delle fasi successive.

## Sostituzione degli investimenti di potenziamento previsti dalla fase di ampliamento 2025 finora finanziati con il bilancio ordinario della Confederazione

Finora gli investimenti di potenziamento delle FFS e delle ferrovie private, non chiaramente attribuibili ad un grande progetto, erano regolati nelle convenzioni sulle prestazioni stipulate con la Confederazione. In futuro tali investimenti dovrebbero in linea di massima essere garantiti dal SIF e dai crediti d'impegno per le fasi di ampliamento<sup>42</sup>. Per la fase di ampliamento 2025 sono previsti a questo scopo 400 milioni di franchi, che consentiranno anche la realizzazione dei progetti non ancora prevedibili, ma che verranno attuati durante questa fase. Il Consiglio federale deciderà in merito all'impegno di tali mezzi.

La seguente tabella illustra le misure infrastrutturali e i costi della fase di ampliamento 2025.

Tabella 11

### Sintesi delle misure infrastrutturali e dei costi della fase di ampliamento 2025 del PROSSIF



#### 6.3.3.4 Successiva fase di ampliamento

Con il finanziamento prospettato al numero 6.2.9 vi sarebbero a disposizione per una successiva fase di ampliamento entro il 2030 circa, complessivamente da 8 a 10 miliardi di franchi. Il contenuto di tale fase di ampliamento successiva verrebbe definito nel quadro dei lavori di pianificazione per il prossimo messaggio, presumibilmente entro il 2017. Il Consiglio federale intende coinvolgere strettamente i Cantoni e le ferrovie in tali pianificazioni, come indicato al numero 6.3.1.4. Sulla base delle attuali informazioni, si possono tuttavia già abbozzare i punti chiave di una successiva fase di ampliamento:

<sup>42</sup> Fanno eccezione i singoli investimenti di ampliamento di piccola entità che possono essere realizzati nel quadro delle misure di mantenimento della qualità.

- l'eliminazione dei problemi di capacità urgenti nel traffico regionale e d'agglomerato che non possono essere risolti con la fase di ampliamento 2025 (n. 6.3.1.4);
- il prosieguo degli interventi avviati con la fase di ampliamento 2025 lungo il corridoio est-ovest. Dopo l'impiego di lunghi treni a due piani sulla tratta Ginevra–Berna–Zurigo–San Gallo, occorre potenziarne le capacità, soprattutto nella regione di Olten–Zurigo–Winterthur.

Potrebbero inoltre essere realizzati altri potenziamenti delle capacità, come ad esempio nella Svizzera centrale o lungo i corridoi di transito, così come le riduzioni dei tempi di percorrenza tra la Svizzera tedesca e la Svizzera occidentale. Essi dipendono tuttavia dall'entità della successiva fase di ampliamento, che verrà definita nell'ambito della discussione politica.

### **6.3.3.5 Progetti affini in ambito ferroviario**

#### **Risanamento fonico delle ferrovie**

Il risanamento fonico delle ferrovie richiede meno contributi federali di quanto originariamente ipotizzato. Nel quadro dei dibattiti sulla panoramica FTP, nel marzo 2009 il Parlamento aveva deciso di destinare i mezzi restanti a un potenziamento in funzione del fabbisogno di risanamento fonico. In virtù del decreto del Consiglio federale dell'11 settembre 2009, vengono ora esaminate diverse misure per tutelare meglio dal rumore le persone che abitano in prossimità di una linea ferroviaria.

Lo sviluppo tecnico e il processo di consolidamento internazionale atto a favorire nuove misure tecniche non sono ancora conclusi e per ora sono pochi i nuovi provvedimenti attuabili a livello di infrastruttura. Un grosso potenziale per contenere l'inquinamento fonico lungo i principali assi di traffico è tuttavia rappresentato dall'ulteriore riduzione delle emissioni dei treni merci. Il materiale rotabile nazionale verrà rinnovato entro la fine del 2015 in modo da soddisfare le prescrizioni in materia. Successivamente occorrerà soprattutto intervenire sul materiale rotabile proveniente dai paesi limitrofi. Pertanto si sta valutando se sia possibile vietare, entro la fine del 2020, ai carri merci rumorosi e a quelli vetusti provenienti dall'estero di circolare in Svizzera con l'introduzione di disposizioni severe. Secondo quanto prescritto dalle specificazioni tecniche internazionali per l'interoperabilità (STI), già dal 2006 i nuovi veicoli messi in circolazione sono dotati di tecnologie a bassa rumorosità.

Il previsto pacchetto di misure supplementari, che verrà realizzato a partire dal 2015, richiederà un investimento di circa 270 milioni di franchi. Ciò consentirà di migliorare notevolmente la protezione fonica e ridurre, ciononostante, l'attuale credito d'impegno per il risanamento fonico di circa 250 milioni di franchi. Alla fine del 2012 il Consiglio federale sottoporrà al Parlamento la relativa revisione delle basi legali in materia di risanamento fonico delle ferrovie nell'ambito di un progetto separato.

I progetti nuovi e di ampliamento tengono conto sin dall'inizio dei costi d'investimento per la protezione fonica. Per le misure di risanamento fonico collegate all'ampliamento SIF il relativo credito d'impegno prevede 200 milioni di franchi. Anche nel quadro del PROSSIF vengono stanziati i mezzi necessari per il traffico supplementare lungo le tratte esistenti.

## **Corridoio di quattro metri lungo l'asse del San Gottardo**

Contrariamente all'asse del San Gottardo, quello del Lötschberg–Sempione è contraddistinto da un corridoio ininterrotto di quattro metri d'altezza per il traffico merci. Un corridoio equivalente lungo entrambi gli assi nord-sud della Svizzera promuoverebbe il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. Il Consiglio federale intende pertanto realizzare un corridoio di quattro metri anche lungo l'asse del Gottardo ancor prima della conclusione della fase di ampliamento 2025. Le possibilità per una rapida attuazione e per il finanziamento del progetto, così come le relative ripercussioni macroeconomiche saranno illustrate, presumibilmente già nel 2012, in un progetto distinto.

## **Traffico merci ferroviario sull'intero territorio svizzero**

Nell'ambito del messaggio sul futuro del traffico merci ferroviario sull'intero territorio svizzero, previsto per il 2013, il Consiglio federale definirà i principi generali per il futuro del traffico combinato in Svizzera e sul futuro assetto dei terminali.

### **6.4 Motivazione e valutazione della soluzione proposta**

#### **6.4.1 Presentazione delle alternative esaminate e respinte**

##### **6.4.1.1 Misure di finanziamento respinte**

##### **6.4.1.1.1 Sistemi di finanziamento respinti**

### **Mantenimento del sistema attuale**

Conformemente al sistema attuale, il mantenimento della qualità, l'esercizio e gli investimenti di potenziamento d'entità ridotta della rete ferroviaria sono finanziati mediante il bilancio ordinario della Confederazione, mentre per gli ampliamenti di media e grande portata si ricorre al Fondo FTP o al Fondo infrastrutturale.

Il Consiglio federale intende abbandonare questo sistema a causa delle carenze che presenta. Poiché l'ampliamento dell'infrastruttura continuerebbe ad essere finanziato mediante un fondo alimentato da entrate a destinazione vincolata, il livello di certezza della pianificazione per tali ampliamenti risulterebbe più elevato rispetto a quello per l'esercizio, il mantenimento della qualità e i potenziamenti di minore entità. Inoltre, se i mezzi stanziati provengono da più fonti, per il Parlamento e le autorità continuerebbe ad essere complicato mantenere il controllo finanziario sia su singoli progetti sia sull'intera infrastruttura ferroviaria. In più si continuerebbe ad avere finanziamenti misti, senza contare l'inconveniente rappresentato dalla presenza di numerose interfacce tra i singoli strumenti di finanziamento. L'incentivo a migliorare l'efficienza (produttività) rimarrebbe basso e rimarrebbe la tendenza a voler affidare la copertura degli eventuali costi supplementari ad altre fonti di finanziamento.

### **Fondo per l'ampliamento delle ferrovie**

Rispetto al sistema di finanziamento attuale, questa soluzione prevede un Fondo per l'ampliamento delle ferrovie che finanzia tutti gli ampliamenti infrastrutturali a prescindere dalla loro entità. Di conseguenza il campo d'applicazione del Fondo FTP verrebbe esteso a tutti gli investimenti di potenziamento e con il bilancio ordi-

nario della Confederazione si finanzierebbero solo le indennità relative al mantenimento della qualità e all'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria.

Il Consiglio federale respinge tale variante poiché eliminerebbe solo una piccola parte dei punti deboli dell'attuale sistema di finanziamento. Il sistema odierno andrebbe inoltre parzialmente adattato e l'onere che tale adeguamento comporterebbe sarebbe sproporzionatamente elevato rispetto ai miglioramenti ottenuti.

### **Finanziamento speciale dell'infrastruttura ferroviaria**

Con questa soluzione il mantenimento della qualità, l'esercizio e tutti gli ampliamenti dell'infrastruttura verrebbero finanziati attraverso un unico strumento: il bilancio ordinario della Confederazione. Conseguentemente il Fondo FTP dovrebbe essere sciolto. Le entrate a destinazione vincolata finora assegnate a detto fondo (la TTPCP, i mezzi provenienti dall'imposta sugli oli minerali per la NFTA e l'1 per mille dell'IVA) resterebbero nel bilancio ordinario della Confederazione, ma la loro destinazione continuerebbe ad essere vincolata. Analogamente a quanto avviene per il traffico stradale, occorrerebbe creare una voce (finanziamento speciale dell'infrastruttura ferroviaria) dove confluirebbero, oltre alle attuali entrate a destinazione vincolata, anche quelle supplementari e i fondi provenienti dal bilancio ordinario.

Assicurato da un'unica fonte, il finanziamento non privilegierebbe più un settore a scapito degli altri, che non entrerebbero quindi in concorrenza tra di loro per l'assegnazione dei fondi. Una situazione, questa, che favorirebbe la definizione, in un'ottica globale, di un ordine di priorità per poter assegnare i mezzi disponibili in modo più efficace.

Un finanziamento speciale dell'infrastruttura ferroviaria avrebbe comunque dei limiti: verrebbe ridotta la certezza della pianificazione e della realizzazione in merito all'esercizio, al mantenimento della qualità e all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in particolare per quanto concerne i progetti attualmente finanziati con il Fondo FTP. Le disposizioni relative al freno all'indebitamento si applicherebbero a tutti i settori dell'infrastruttura ferroviaria. Inoltre anche i picchi d'investimento da coprire con il finanziamento speciale dell'infrastruttura ferroviaria andrebbero completamente a carico del bilancio ordinario della Confederazione, non lasciando praticamente più alcun margine per far fronte a eventuali rischi. Infine, lo scioglimento del Fondo FTP e la creazione del finanziamento speciale dell'infrastruttura ferroviaria comporterebbero ingenti spese di attuazione. Alla luce di queste considerazioni, le probabilità di successo di questa soluzione a livello politico sarebbero scarse.

Visti tali inconvenienti, il Consiglio federale respinge questo sistema di finanziamento.

#### **6.4.1.1.2 Fonti di finanziamento respinte**

In linea di principio esistono diverse possibilità per ottenere entrate supplementari: da un lato si potrebbe attingere maggiormente alle fonti esistenti, dall'altro se ne potrebbero creare di nuove.

#### **6.4.1.1.2.1      Nessuna entrata supplementare dalle fonti di finanziamento attuali**

##### **Aumento dell'aliquota IVA**

Conformemente alle disposizioni transitorie dell'articolo 87 della Costituzione, per finanziare i grandi progetti ferroviari il Consiglio federale può aumentare, al massimo di 0,1 punti percentuali, le aliquote dell'imposta sul valore aggiunto. Dall'introduzione del Fondo FTP si fa ricorso a detta disposizione.

Aumentando ulteriormente l'IVA di 0,1 punti percentuali si potrebbero ottenere mezzi supplementari pari a circa 360 milioni di franchi all'anno da versare nel fondo. A favore di un rincaro dell'IVA depone il fatto che il prelievo di questa imposta è un sistema ormai collaudato e il suo aumento non causerebbe un onere amministrativo eccessivo alla Confederazione.

A sfavore di questo aumento vi è il fatto che l'IVA è una delle fonti d'entrata principali del bilancio ordinario della Confederazione e dovrebbe servire innanzitutto a finanziare il fabbisogno di base. Si dovrebbe pertanto rinunciare ad ulteriori destinazioni vincolate, a maggior ragione dal momento che l'IVA contribuisce già a coprire le crescenti necessità finanziarie delle assicurazioni sociali. Un maggior ricorso a questa imposta sarebbe inoltre inopportuno in quanto essa non costituisce una fonte di finanziamento conforme al principio di causalità. Considerando tutti questi aspetti si respinge anche un aumento a termine dell'IVA a favore dell'infrastruttura ferroviaria.

##### **Aumento dei contributi provenienti dall'imposta sugli oli minerali**

Attualmente il 25 per cento dei costi NFTA è finanziato con entrate dell'imposta sugli oli minerali; ciò corrisponde a circa 310 milioni di franchi all'anno ossia al 9 per cento del prodotto netto degli introiti di tale imposta, esclusa la vignetta autostradale. Le entrate dell'imposta sugli oli minerali dovranno continuare ad essere a disposizione per l'infrastruttura ferroviaria nella misura odierna solo fino al completo rimborso dell'anticipo del Fondo FTP (ossia fino al 2030 circa). Per contro un aumento dei contributi provenienti da tale imposta, e una loro definizione a tempo indeterminato, come proposto dall'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», non è sostenibile. A medio termine la Confederazione ha bisogno anche di ulteriori mezzi per finanziare l'infrastruttura stradale. Aumentare i contributi al FInFer equivarrebbe a sottrarre ulteriori mezzi al finanziamento speciale per il traffico stradale.

##### **Riduzione delle quote cantonali sugli introiti della TTPCP e loro impiego a favore dell'infrastruttura ferroviaria**

Al massimo due terzi degli introiti della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) spettano alla Confederazione mentre il terzo restante viene distribuito ai Cantoni. Il limite massimo delle aliquote TTPCP è stato fissato nell'accordo sui trasporti terrestri con l'UE e l'importo complessivo delle entrate TTPCP dipende principalmente dal chilometraggio (e in seconda battuta anche dal rincaro e dal rinnovo del parco veicoli). Alla luce di questi limiti, la Confederazione potrebbe quindi aumentare questa voce d'entrata solo a scapito dei Cantoni.

Attualmente i Cantoni ricavano da questa tassa circa 450 milioni di franchi all'anno ripartiti in base all'articolo 38 dell'ordinanza del 6 marzo 2000<sup>43</sup> sul traffico pesante (OTTP). I Cantoni con regioni periferiche e di montagna approfittano ampiamente di questi fondi, quelli con agglomerati (GE, ZH, BS e LU), invece, in misura relativamente minore.

La Confederazione potrebbe trattenere interamente o parzialmente la quota TTPCP destinata ai Cantoni e versarla direttamente nel FInFer. Anche lasciando intatti i contributi alle regioni periferiche e di montagna, la Confederazione potrebbe comunque destinare al fondo ad esempio il 76,5 per cento della quota cantonale. Inoltre la misura richiederebbe un onere amministrativo relativamente basso.

Il Consiglio federale non intende adottare questa soluzione, poiché le quote cantonali delle entrate della TTPCP sono destinate in primo luogo al traffico stradale (cfr. art. 19 cpv. 3 LTTP) che, anche a livello cantonale, dispone di mezzi esigui. Inoltre la normativa LTTP relativa alla quota cantonale è stata adeguata solo nel 2009 d'intesa con i Cantoni. Al momento dell'introduzione della TTPCP, la quota cantonale è stata un fattore decisivo per l'accettazione politica, soprattutto nelle regioni periferiche e di montagna.

#### **6.4.1.1.2.2      Nessuna modifica del rimborso e degli interessi dell'anticipo**

Nel 1998 gli Svizzeri hanno approvato la realizzazione dei quattro grandi progetti ferroviari (NFTA, Ferrovia 2000, raccordi RAV e risanamento fonico) con il seguente piano d'investimento<sup>44</sup>: il finanziamento viene effettuato attraverso il Fondo per i grandi progetti ferroviari (Fondo FTP), giuridicamente dipendente e dotato di contabilità propria. Conformemente all'articolo 196 numero 3 capoverso 3 della Costituzione, le entrate a destinazione vincolata (TTPCP, 0,1 % dell'IVA, entrate dell'imposta sugli oli minerali per coprire il 25 % della NFTA) devono essere assegnate a tale fondo. Per coprire i picchi d'investimento iniziali, la Confederazione può versare nel Fondo FTP un anticipo a condizione che esso sia completamente rimborsato (art. 196 n. 3 cpv. 5 Cost.). Attualmente tale anticipo corrisponde a circa 8,2 miliardi di franchi (effettivi; stato dei prezzi) a fronte di un limite massimo dell'anticipo di 8,6 miliardi (prezzi 1995; pari a 9,7 mia. effettivi allo stato attuale dei prezzi). Probabilmente la Confederazione dovrà continuare a versare anticipi nel Fondo FTP fino al 2015. Sostituendo il Fondo FTP con il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) non solo verrebbero portati avanti i grandi progetti ferroviari, ma il FInFer rimborserebbe anche l'anticipo cumulato nel Fondo FTP, interessi compresi, alle condizioni vigenti per il rimborso e i relativi interessi. La rinuncia al rimborso dell'anticipo non sarebbe sostenibile nell'ottica della politica finanziaria.

Anche un'ulteriore proroga del termine di rimborso è da escludere. Nel quadro della modifica del finanziamento dei progetti FTP (FINIS) il limite massimo dell'anticipo è già stato più che raddoppiato (da 4,2 a 8,6 mia. [prezzi 1995], cfr. art. 6 cpv. 2 dell'ordinanza dell'Assemblea federale del 9 ottobre 1998<sup>45</sup> relativa al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari). Nell'ambito della panoramica FTP l'inizio

<sup>43</sup> RS 641.811

<sup>44</sup> Nella nuova Costituzione federale del 18 aprile 1999 questo piano di finanziamento è indicato all'articolo 196 numero 3.

<sup>45</sup> RS 742.140

del rimborso è stato prorogato dal 2015 alla messa in servizio commerciale della galleria di base del San Gottardo (cfr. art. 6 cpv. 3 dell'ordinanza menzionata). Con il presente disegno l'inizio del rimborso è fissato al più tardi per il 2019. Un ulteriore rinvio del termine di rimborso non costituirebbe una soluzione sostenibile per coprire la lacuna di finanziamento a medio e lungo termine in quanto a un temporaneo aumento della liquidità del fondo farebbe seguito una diminuzione dei mezzi disponibili per l'infrastruttura ferroviaria, poiché si allungerebbero i tempi di pagamento degli interessi sull'anticipo. Inoltre, alla luce del freno all'indebitamento (art. 126 Cost.), l'anticipo cumulato è costituzionalmente conforme solo se il rimborso viene garantito entro un termine adeguato.

#### **6.4.1.1.2.3 Evitare nuove fonti di finanziamento**

##### **Introduzione del «mobility pricing»**

Nel settembre 2010 il Consiglio federale ha adottato il rapporto su «Il futuro delle reti infrastrutturali in Svizzera» che propone di attuare un sistema di «mobility pricing» per garantire il finanziamento a lungo termine delle reti infrastrutturali nazionali. Riscuotere tra gli utenti, capillarmente e su tutti i vettori di trasporto contributi per i costi dell'infrastruttura, commisurati alle prestazioni e a destinazione vincolata, appare un'opzione sostenibile nel lungo periodo per finanziare la rete stradale e ferroviaria. Nonostante tale misura risulti opportuna per la sua funzione di controllo del traffico, i tempi per l'attuazione di un mobility pricing generale non sono ancora maturi in particolare per quanto riguarda una differenziazione in funzione della domanda; quindi la proposta di finanziamento non comprenderà questa soluzione.

##### **Introduzione di una tassa sui trasporti pubblici**

Applicando una tassa sui trasporti pubblici, verrebbe riscosso un supplemento, definito in termini percentuali, su tutti i titoli di trasporto. Per l'introduzione di una simile tassa e la relativa attribuzione al FInFer è necessaria una nuova disposizione a livello costituzionale.

Una tassa sui trasporti pubblici indicata esplicitamente sul biglietto avrebbe il vantaggio di essere trasparente e accettabile per gli utenti. Sarebbe inoltre conforme al principio di causalità, consentendo ai viaggiatori di contribuire al miglioramento dell'offerta ferroviaria. Analogamente all'IVA, una tassa sui trasporti pubblici potrebbe essere riscossa dall'Amministrazione federale delle contribuzioni (AFC).

Tuttavia una simile tassa non graverebbe solamente sui beneficiari, poiché verrebbe applicata anche ai passeggeri degli autobus pubblici nelle regioni periferiche e agli utenti del trasporto urbano locale. Inoltre la sua riscossione da parte delle imprese di trasporto e il relativo conteggio e versamento all'AFC implicherebbero un onere amministrativo supplementare. Con l'aumento proposto dei prezzi delle tracce quest'onere verrebbe evitato.

### **Introduzione di un «versement transport» (tassa sui trasporti pubblici applicata alle imprese)**

Anche le imprese traggono beneficio da una rete ferroviaria performante in quanto essa rende più attrattiva la sede dell'attività e amplia le possibilità di reclutare personale dal momento che i pendolari possono agevolmente percorrere distanze maggiori. Una soluzione praticabile potrebbe essere quella adottata in Francia con il cosiddetto «versement transport», ossia una tassa sulla massa salariale di aziende con più di nove collaboratori. Da una breve indagine è emerso che una simile misura potrebbe in linea di massima essere introdotta anche in Svizzera in virtù di una particolare base costituzionale. La redditività di una tassa sui trasporti è innegabile. Poiché lo strumento sarebbe totalmente nuovo per il nostro Paese, occorrerebbe procedere ad ulteriori verifiche prima di attuarlo. Il «versement transport» potrebbe essere riscosso a livello cantonale e servire a rifinanziare il contributo cantonale.

### **Collaborazioni tra privato e pubblico (public private partnership, PPP)**

Da uno studio esterno condotto su questo tipo di collaborazioni risulta che le PPP non costituiscono uno strumento adeguato per finanziare l'infrastruttura ferroviaria.

I progetti PPP sono particolarmente indicati quando le competenze relative ai contenuti e alle finanze possono essere circoscritti in modo netto. Le nuove infrastrutture ferroviarie sono però quasi sempre strettamente connesse con la rete in cui vanno ad inserirsi. Anche l'ampliamento dell'offerta travalica i limiti della nuova infrastruttura. Un'eccezione potrebbe essere costituita dalle nuove reti della metropolitana o della ferrovia urbana, che però non sono oggetto del presente progetto. In linea di massima è comunque lasciata aperta la possibilità finora prevista dalle disposizioni transitorie della Costituzione federale (cfr. art. 87a cpv. 4 Cost.).

#### **6.4.1.1.3 Varianti respinte per una partecipazione dei Cantoni**

*Contributo forfettario:* nell'ambito della procedura di consultazione i Cantoni hanno respinto l'eventualità di partecipare al finanziamento con un importo forfettario soprattutto poiché non sono coinvolti nella pianificazione e nell'utilizzo dei fondi e a causa dell'assenza di un legame concreto tra contributo e benefici. Nessuna delle chiavi di ripartizione proposte nell'ambito della consultazione (numero di abitanti, lunghezza della tratta in km, fermate ferroviarie, partenze, posti di lavoro, ecc.) è stata appoggiata. Le discussioni effettuate nel frattempo tra Confederazione e Cantoni hanno confermato tale opposizione. Occorre inoltre chiedersi se un simile contributo cantonale possa essere abbinato a posteriori al bilancio globale della Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPA).

Al posto di un contributo forfettario dei Cantoni, l'auspicata partecipazione supplementare da parte di questi ultimi dovrà ora essere conseguita altrimenti. Poiché in futuro finanzieranno le installazioni per il pubblico ma in compenso saranno esonerati dal cofinanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private, i vantaggi sono due: da un lato il saldo del FInFer verrà sgravato di circa 200 milioni di franchi all'anno, dall'altro il complesso finanziamento misto dell'infrastruttura delle ferrovie private, così come effettuato finora, verrà garantito, come per le FFS, in modo uniforme dalla Confederazione (cfr. n. 6.2.8).

*Contributi dei cantoni in funzione dei progetti:* il finanziamento attraverso contributi diretti ai progetti, opzione in parte privilegiata dai Cantoni, risulterebbe molto complesso da attuare e comporterebbe un notevole dispendio. I Cantoni avrebbero inoltre scarse possibilità di avere voce in capitolo sul piano finanziario in quanto, come per la costruzione delle strade nazionali, le fasi di ampliamento approvate vanno considerate come spese vincolate, di cui i Cantoni devono imperativamente farsi carico.

Con il processo di pianificazione continua proposto e la costituzione di aree di pianificazione, la richiesta dei Cantoni di essere coinvolti nell'allestimento dell'offerta e dell'infrastruttura è accolta seriamente e non più vincolata a un modello di finanziamento specifico.

*Adeguamento del prezzo delle tracce:* i benefici specifici per i Cantoni nel TRV potrebbero anche essere presi in considerazione adeguando il modello per i prezzi delle tracce. In tal modo i gestori dell'infrastruttura percepirebbero maggiori introiti derivanti dalle tracce e il FInFer verrebbe sgravato di conseguenza. A tale scopo occorrerebbe ridurre fortemente i ricavi derivanti dai trasporti delle IF aumentando il contributo di copertura al 40–50 per cento. Finora, il Consiglio federale aveva previsto per il TRV un contributo di copertura dell'8 per cento a partire dal 2013.

Un tale aumento non risulterebbe adeguato poiché il contributo di copertura riduce la volontà contributiva dei trasporti particolarmente lucrativi. Ciò non vale per il TRV; in fondo l'aumento andrebbe a scapito del cliente finale e questo in aggiunta alla maggiore partecipazione degli utenti, già attuata con l'adeguamento dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria. L'aumento dei costi potrebbe inoltre causare uno smantellamento di trasporti ferroviari, soprattutto nelle regioni di periferia, gravando notevolmente anche sull'offerta turistica, che verrebbe messa sotto pressione.

*Parziale assunzione delle installazioni per il pubblico nel TRV:* l'assunzione parziale delle installazioni per il pubblico da parte dei Cantoni creerebbe ulteriori interfacce (tra installazioni per il pubblico e l'infrastruttura ferroviaria, rendendo tuttavia necessaria una delimitazione dalle stazioni regionali) senza risolvere quelle esistenti tuttora (tra FFS e ferrovie private, tra infrastruttura regionale e nazionale).

#### **6.4.1.1.4                    Misure per l'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili**

È stato esaminato in che modo gli aiuti finanziari ai sensi della legge del 13 dicembre 2002<sup>46</sup> sui disabili (LDis) potrebbero in futuro essere coperti dal FInFer: i fondi previsti dalla LDis dovrebbero essere gestiti in base allo stesso limite di spesa applicato finora e con un credito di preventivo individuale; nel FInFer dovrebbero figurare come voce di credito separata. Nel caso particolare di misure specifiche alla LDis, le installazioni per il pubblico non dovrebbero inoltre essere finanziate unicamente dai Cantoni. Fino alla scadenza del termine per l'adeguamento della LDis (31 dicembre 2023), la Confederazione intende pertanto continuare a impiegare i mezzi che rientrano nel relativo limite di spesa sia per gli adattamenti delle installazioni per il pubblico che per il materiale rotabile. In tal modo la richiesta della

<sup>46</sup> RS 151.3

mozione 11.3442 Kiener Nellen del 14 aprile 2011 è soddisfatta senza che, per questa fase finale, gli aiuti finanziari previsti dalla LDis vengano erogati attraverso il FInFer.

## **6.4.1.2                    Infrastruttura ferroviaria: misure respinte**

### **6.4.1.2.1                Traffico ad alta velocità in Svizzera**

La riduzione dei tempi di percorrenza si traduce in un consistente vantaggio macroeconomico. A più riprese è stata pertanto avanzata la richiesta di orientare la futura infrastruttura alla massimizzazione dei guadagni in termini di tempi di percorrenza e, analogamente ad altri Paesi, di puntare sul traffico ad alta velocità. In concreto si chiede di ampliare la linea principale est-ovest, in modo da dimezzare ad esempio il tempo di percorrenza sulla tratta Zurigo–Berna, attualmente di ca. 60 minuti, e ridurre quello sulla tratta Ginevra–Zurigo, portandolo dalle attuali due ore e tre quarti a meno di due ore.

Una simile evoluzione comporterebbe sì notevoli guadagni in termini di durata del viaggio, ma anche una serie di svantaggi piuttosto seri:

- il fabbisogno d’investimento per le nuove infrastrutture sarebbe decisamente molto elevato. Non solo andrebbero completamente rifatti singole sezioni di tratta (ad es. Olten–Zurigo, Losanna–Ginevra), ma si dovrebbe intervenire in modo massiccio anche sulle nuove tratte già realizzate (come Mattstetten–Rothrist), altrimenti non sarebbe possibile raggiungere i tempi di percorrenza auspicati;
- occorrerebbe impiegare materiale rotabile che supera il limite di velocità di 320 km/h attualmente applicati in Europa. Sulla tratta di 1300 chilometri tra Pechino e Shanghai i treni circolerebbero a 380 km/h (treno ad alta velocità Zefiro). In ogni caso, in Svizzera, l’impiego di questo materiale risulterebbe estremamente inefficiente poiché l’alta velocità potrebbe essere sfruttata solo su pochi chilometri, visto che il nostro Paese è caratterizzato da tratte brevi. Il bilancio energetico di questi treni risulterebbe inoltre insufficiente in quanto il fabbisogno di energia aumenta del quadrato della velocità;
- verrebbe messo in dubbio il principio del traffico misto: il fabbisogno d’infrastrutture aumenterebbe notevolmente in quanto occorrerebbe realizzare infrastrutture separate per treni veloci e per treni più lenti (traffico viaggiatori/merci);
- un simile sistema di traffico veloce solleva una serie di domande a livello di pianificazione del territorio e di sviluppo degli insediamenti. Le distanze tra le città svizzere si ridurrebbero al punto tale da provocare un aumento dei flussi di pendolari e creare nuove carenze di capacità. In generale la crescita del traffico risulterebbe notevolmente maggiore;
- le misure di accelerazione nel traffico ferroviario generano più spostamenti e contribuiscono solo in misura ridotta al trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. La forte crescita della domanda sulle linee principali richiede necessariamente un ulteriore potenziamento delle stazioni e dei sistemi della S-Bahn e tali interventi comportano importanti investimenti successivi.

L'alta velocità, di per sé, non costituisce pertanto un obiettivo per la Svizzera, che presenta un assetto del territorio fortemente caratterizzato da insediamenti policentrici e da fermate a distanze relativamente brevi.

Tuttavia il Consiglio federale non esclude a priori la riduzione dei tempi di percorrenza. La velocità auspicata è direttamente collegata al principio dei nodi ferroviari, ossia è regolata dal principio della necessità piuttosto che da quello della possibilità. Si potrebbe introdurre un sistema con tempi di percorrenza di 45 minuti tra i centri principali. La fattibilità di queste ottimizzazioni verrà approfondita nei prossimi lavori (attività) di pianificazione. Nell'ambito della progettazione delle fasi di ampliamento non verranno sicuramente fatti investimenti che escludano un'ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza. Nel predisporre nuove capacità, occorre inoltre verificare se sia possibile, e soprattutto utile, ridurre i tempi di percorrenza. Non verranno per contro approfondite le possibilità di ridurre in modo ancora più massiccio i tempi di percorrenza, ad esempio con viaggi inferiori ai 30 minuti tra Zurigo e Berna.

#### **6.4.1.2.2 Limitazione al traffico a lunga distanza**

Talvolta l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria è stato considerato distinguendo il traffico a lunga distanza da quello regionale o d'agglomerato. Nel frattempo occorre chiedersi se una simile suddivisione tra traffico a lunga distanza e soprattutto traffico d'agglomerato abbia ancora senso. Determinati tipi di treni, come quelli interregionali e gli espressi regionali, si collocano a metà strada tra i due tipi di traffico, mentre, con le loro fermate, certi treni del traffico a lunga distanza servono anche al traffico d'agglomerato. Inoltre le due tipologie di traffico utilizzano la stessa infrastruttura ferroviaria; tra l'altro gli interventi più urgenti per il potenziamento delle capacità sono richiesti nei punti di afflusso delle città più grandi, dove il traffico a lunga distanza si sovrappone a quello d'agglomerato. È il caso ad esempio degli assi Aarau–Zurigo, Winterthur–Zurigo, Svizzera centrale–Zurigo o Ginevra–Losanna.

Separare i due tipi di traffico o focalizzarsi su quello a lunga distanza, come è stato il caso nell'allestimento del SIF, costituisce un approccio insufficiente per il futuro. Il presente progetto parte pertanto da considerazioni globali anche per ragioni legate alla parità di trattamento sul piano regionale e valuta l'ampliamento e lo sviluppo successivo dell'infrastruttura ferroviaria non più solo nell'ottica del traffico a lunga distanza.

In ottemperanza all'articolo 10 LSIF, il 19 dicembre 2008 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di elaborare un progetto per l'ulteriore ampliamento delle ferrovie («Ferrovia 2030»). Le varianti d'investimento analizzate sono due: una per 12 miliardi di franchi, l'altra per 21 miliardi. La variante da 12 miliardi di franchi riguarderebbe solo le misure per il traffico a lunga distanza e il traffico merci, mentre quella da 21 miliardi riguarderebbe anche quelle per il traffico regionale (inclusi gli agglomerati). Lo sviluppo a lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria, attualmente oggetto di discussione, concerne l'intero traffico viaggiatori e merci; il suo contenuto è pertanto incentrato sulla variante originaria di 21 miliardi di franchi e la supera.

Sotto il profilo finanziario questa visione globale e a lungo termine è agevolata anche dal nuovo piano di finanziamento del SIF (finanziamento di esercizio/mantenimento della qualità e ampliamento) e dalla gestione ottimizzata dei crediti; ciò assicura stabilità e coerenza, oltre ad un controllo finanziario migliore e più snello. Il traffico ferroviario potrà ora essere sviluppato attraverso una pianificazione continua sull'arco di decenni. Le misure infrastrutturali necessarie a questo scopo non verranno più fissate in un unico pacchetto o in solo decreto integrale, ma le decisioni verranno ripartite su più fasi parziali. Con il presente progetto, il Consiglio federale propone una fase di ampliamento con orizzonte temporale fino al 2025 circa. In futuro seguiranno altre fasi di ampliamento.

#### **6.4.1.2.3 Urgenza e ordini di priorità diversi**

A dipendenza degli interessi regionali o legati a un comparto specifico, viene auspicato un ordine di priorità diverso per il programma PROSSIF e la fase di ampliamento 2025. Ciò è emerso anche dalla consultazione. Molti progetti dovrebbero essere assegnati al primo, anziché al secondo livello di priorità o realizzati in tempi più rapidi. In tale contesto vanno menzionati, tra gli altri, la galleria del Chestenberg, la galleria di Brütten, la seconda galleria di base dello Zimmerberg, la variante Zimmerberg light, la stazione sotterranea di Lucerna, la separazione dei flussi di traffico Basilea-est/Muttenz/Pratteln, la galleria del Wisenberg ossia il nuovo traforo del Giura, il completamento della galleria di base del Lötschberg, la nuova galleria dell'Axen, il raccordo ferroviario dell'EuroAirport, la posa di un secondo binario in vari punti del Laufental, la circonvallazione di Bellinzona, la seconda galleria dell'Heitersberg, l'ampliamento della stazione di Berna, l'accelerazione Losanna-Berna. Poiché l'ordine di priorità del programma PROSSIF verte su una valutazione globale che tiene conto dell'intera rete, tali richieste non possono essere soddisfatte.

#### **6.4.1.2.4 Fase di ampliamento 2025 completa**

Nell'ambito dei lavori di pianificazione sono state esaminate anche fasi di ampliamento 2025 per un volume d'investimento più elevato. Il presente piano di finanziamento non consente tuttavia di mettere a disposizione sufficienti mezzi per la realizzazione di una fase di ampliamento più ampia entro il 2025. A tale scopo occorrerebbero versamenti supplementari nel FInFer.

Una fase di ampliamento 2025 per un volume d'investimento di circa 5940 milioni di franchi completa gli investimenti nei nodi di Ginevra e Basilea e permette un importante sviluppo del traffico regionale in questi agglomerati. La messa a punto della tratta Losanna-Berna per l'impiego di treni a due piani dotati di compensazione del rollo consente di ridurre di circa cinque minuti il tempo di percorrenza per mantenere l'offerta dell'orario e la sua stabilità durante il pluriennale ampliamento del nodo di Losanna. Vi sarebbero inoltre a disposizione maggiori mezzi finanziari per gli impianti d'esercizio urgentemente necessari.

Le misure della fase di ampliamento richiesto per il 2025 (per un volume di 3,5 mia. fr.) dovrebbero essere completate con gli interventi indicati di seguito.

## **Losanna–Ginevra**

Con l'apertura della CEVA e l'attuazione della fase di ampliamento 2025 la stazione di Ginevra verrà fortemente sfruttata. La realizzazione di due binari lungo un nuovo marciapiede nell'area settentrionale della stazione di Cornavin (per un costo di ca. 790 milioni di franchi) sarebbe un presupposto imprescindibile per un ulteriore sviluppo dell'offerta del traffico ferroviario internazionale, nazionale e regionale. In questo modo aumenterebbe anche la stabilità delle offerte nella regione transfrontaliera di Ginevra.

## **Berna–Münsingen**

Il collegamento Friburgo–Berna–Thun è la linea più frequentata della S-Bahn di Berna. La costruzione di un terzo binario tra Gümligen e Münsingen consentirebbe di introdurre quattro corse all'ora tra Münsingen e Berna, che potrebbero proseguire in direzione di Wangental (Berna-Flamatt). Gli investimenti ammonterebbero a circa 630 milioni di franchi.

## **Basilea–Liestal**

Completando gli investimenti nel nodo di Basilea, rispettivamente la costruzione di un incrocio ferroviario sopraelevato a Pratteln, si potrebbero separare i flussi di traffico da e per il Fricktal e l'Ergolzthal. Questa misura permette di passare a una corsa ogni 15 minuti nel traffico regionale e di aumentare sia la flessibilità dell'esercizio sia la qualità del trasporto del traffico merci. Gli investimenti ammonterebbero a circa 510 milioni di franchi.

## **La messa a punto della tratta Losanna–Berna per treni a due piani con compensazione del rollo**

Grazie alla realizzazione delle misure previste dal SIF, a partire dal 2025, lungo il corridoio est-ovest potranno essere impiegati treni a due piani lunghi 400 metri per incrementare la capacità di posti a sedere delle tratte fortemente sovraccariche di Ginevra–Losanna e Berna–Zurigo–Winterthur. I treni a due piani verranno dotati di un sistema di compensazione del rollo che consentirebbe loro di circolare a velocità più elevate in curva rispetto ai treni a due piani usuali. Con la messa a punto della tratta, ricca di curve, tra Losanna e Berna, l'attuale tempo di percorrenza potrebbe essere ridotto di circa cinque minuti e la stabilità dell'orario garantita anche durante i pluriennali lavori di costruzione nel nodo di Losanna. I costi ammontano a circa 300 milioni di franchi e sono parte integrante degli investimenti previsti per la sezione Losanna–Berna nel quadro del livello di priorità 1.

## **Maggiori mezzi per gli impianti d'esercizio**

Un aumento di 200 milioni di franchi dell'importo disponibile per gli impianti d'esercizio consentirebbe di effettuare investimenti urgenti, soprattutto nell'ambito degli impianti di stazionamento, di alimentazione elettrica e di sicurezza.

D'altronde la costruzione della galleria del Chestenberg già durante la fase di ampliamento 2025 non costituisce un'opzione. Stando alle attuali informazioni, prima di prendere una decisione in merito all'eliminazione dei problemi di capacità tra Aarau e Zurigo (compresa la galleria dell'Heitersberg e la soluzione della strozzatura nel Limmattal) devono ancora essere esaminate nel dettaglio diverse varianti di tracciato. Queste analisi verranno effettuate nell'ambito della pianificazione della prossima fase di ampliamento.

## **6.4.2**

### **Risultati della procedura di consultazione**

Sono stati invitati ad esprimere un parere 116 soggetti, tra cui i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello dell'economia e gli ambienti interessati. 78 di loro hanno fornito una risposta, a cui vanno aggiunte altre 46 prese di posizione da parte di organizzazioni e persone singole. Complessivamente sono pervenute 124 risposte.

#### **6.4.2.1**

### **Posizione relativa all'impostazione generale del FAIF**

L'argomento ha riscontrato un ampio interesse e suscitato molte riflessioni. Il progetto è in gran parte condiviso, così come la creazione di un fondo per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il modello di finanziamento è stato accettato a grandi linee: alcune fonti sono ampiamente appoggiate mentre, per altre, le opinioni divergono su come i vari attori debbano essere chiamati a partecipare. Il programma di ampliamento (prospettiva a lungo termine, PROSSIF) è accolto in modo molto positivo. Viene in parte chiesto un cambiamento dell'ordine di priorità a causa di aspetti regionali o legati a comparti specifici. Per quanto concerne la fase di ampliamento 2025, vengono condivisi gli obiettivi, ma l'entità e l'attuazione concreta sono respinte da molti perché ritenute insufficienti.

#### **6.4.2.2**

### **Opinioni sul sistema di finanziamento**

#### **Il FInFer gode di ampi favori**

Una larga maggioranza approva il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer), fondo a tempo indeterminato per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Solo pochi partecipanti lo respingono o chiedono che la sua durata venga limitata o che venga creato un fondo analogo per la strada.

#### **Una grande maggioranza approva il versamento di maggiori mezzi a favore del FInFer, mentre le diverse entrate sono valutate in modo controverso**

Le modalità di alimentazione del Fondo FTP sono ampiamente sostenute e contestate unicamente dagli ambienti vicini alla strada, soprattutto perché questi ultimi non condividono l'idea di continuare a destinare alla ferrovia parte dei proventi dell'imposta sugli oli minerali (contributo del 25 % alla NFTA). Il versamento di mezzi attinti dalle risorse generali della Confederazione è poco contestato, viene tuttavia auspicato un maggiore contributo della Confederazione.

Come previsto, le opinioni sui mezzi supplementari sono divergenti: la maggioranza dei partecipanti è ampiamente o parzialmente favorevole al previsto rincaro del prezzo delle tracce di 300 milioni di franchi. Alcuni temono effetti negativi sulla ripartizione modale e chiedono pertanto un incremento più contenuto. Per quanto concerne l'importo forfettario per la detrazione dei costi di trasporto a livello di imposta federale diretta, i pareri si suddividono in tre gruppi più o meno equivalenti:

i contrari, i favorevoli alla deduzione proposta e coloro che propongono una deduzione più contenuta basata su un limite massimo di circa 3000 franchi o al prezzo di un abbonamento generale di seconda classe. I Cantoni si oppongono a un contributo cantonale a causa dell'impossibilità di avere voce in capitolo nelle questioni riguardanti la pianificazione e l'impiego dei mezzi; nel complesso i contrari e coloro che sono ampiamente o parzialmente favorevoli si equivalgono.

Quali fonti di finanziamento alternative, molti suggeriscono soprattutto una maggiore partecipazione della Confederazione. Le proposte riguardano in particolare il Fondo FTP (proroga del termine di rimborso, rinuncia agli interessi, cancellazione parziale se non totale del debito), l'imposta sul valore aggiunto (aumento o rinuncia alla deduzione dell'imposta precedente sui contributi della Confederazione e dei Cantoni) o l'imposta sugli oli minerali (aumento della quota destinata al FInFer o dell'imposta stessa). In alcuni casi si chiede un maggiore contributo da parte degli utenti o un miglioramento dell'efficienza.

### **Ripercussioni sui Cantoni**

In merito agli effetti sui Cantoni, l'assunzione del finanziamento dei progetti di ampliamento del traffico d'agglomerato è sostenuto dalla maggioranza. Alcune prese di posizione rimandano tuttavia allo speciale Fondo infrastrutturale, il cui rapporto con il FInFer deve essere chiarito. In linea di massima si riconosce che i Cantoni debbano partecipare al finanziamento, ma l'opzione dell'importo forfettario è respinta. Viene auspicata una soluzione consensuale che garantisca ai Cantoni benefici concreti e la possibilità di avere voce in capitolo. Il pre- e cofinanziamento da parte dei Cantoni sono per lo più sostenuti. Il numero dei favorevoli a un limite della deduzione forfettaria delle spese di trasporto dall'imposta federale diretta equivale a quello dei contrari. La maggioranza degli interpellati è invece favorevole alla soppressione delle disparità di finanziamento tra infrastrutture FFS e ferrovie private e auspica che questo argomento venga affrontato già nell'ambito del progetto FAIF.

### **6.4.2.3 Opinioni sull'ampliamento dell'infrastruttura**

#### **La prospettiva a lungo termine e il PROSSIF sono in linea di massima sostenuti**

Per quel che concerne l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, una larga maggioranza accoglie favorevolmente la prospettiva a lungo termine con i tre elementi principali e le priorità. Diversi ambienti criticano l'attenzione riservata al solo traffico viaggiatori e, nel contempo, l'assenza di obiettivi nell'ambito del traffico merci. Anche il programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) è ritenuto valido e completo dalla grande maggioranza. Per motivi di carattere regionale o legati a comparti specifici, non tutti condividono l'ordine di priorità proposto e vengono in parte chieste misure concrete a favore del traffico merci ferroviario. L'impostazione dell'ampliamento in più fasi è generalmente accolta con favore.

#### **Per la fase di ampliamento 2025 gli obiettivi sono condivisi, mentre per i progetti le opinioni divergono**

Gli obiettivi della fase di ampliamento 2025 proposta sono condivisi dalla maggioranza. Le opinioni sui progetti presentati si suddividono tuttavia in parti pressoché uguali tra favorevoli, parzialmente favorevoli e sfavorevoli. Numerosi partecipanti

alla consultazione indicano i progetti secondo loro più urgenti. Una maggioranza non condivide la portata della fase di ampliamento. Al posto di un volume per 3,5 miliardi di franchi, diversi interpellati chiedono una fase di ampliamento 2025 per 5–6 miliardi di franchi al fine di realizzare in tempi rapidi gli obiettivi e le misure. Le opinioni divergono sulle modalità di finanziamento di una fase contenente un maggior numero di progetti. Diversi partecipanti menzionano in particolare una maggiore partecipazione della Confederazione.

### **L'adeguamento della LSIF è ampiamente accolto**

L'adeguamento della LSIF è accolto molto favorevolmente. Alcuni partecipanti criticano tuttavia l'abrogazione dell'articolo 10, soprattutto in merito alla realizzazione della galleria del Chestenberg nel Cantone di Argovia.

## **6.5 Diritto comparato e rapporto con la legislazione europea**

Gli ultimi progetti concernenti il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono stati il messaggio FTP<sup>47</sup> e il messaggio sulla modifica del finanziamento dei progetti FTP (FINIS)<sup>48</sup>. Da allora, il diritto europeo non ha emanato disposizioni rilevanti per il presente progetto. La pertinente normativa europea in vigore non incide sulle modifiche legislative richieste, conformi all'Accordo sui trasporti terrestri che garantisce l'attuazione della politica dei trasporti svizzera.

## **6.6 Realizzazione**

### **6.6.1 Realizzazione in pieno svolgimento – adeguamento di ordinanze**

Il progetto FAIF prevede l'adeguamento sia di ordinanze che di leggi, al quale si aggiungono due decreti federali. Nel corso dell'ulteriore attuazione saranno necessari nuovi decreti federali per le relative fasi di ampliamento. Ogni quattro anni dovrà inoltre essere stabilito un limite di spesa per la stipulazione delle convenzioni sulle prestazioni con i gestori dell'infrastruttura.

Specialmente le modifiche della legge sulle ferrovie rendono necessari alcuni adeguamenti delle ordinanze, soprattutto in materia di finanziamento delle installazioni per il pubblico, che in futuro sarebbe a carico dei Cantoni.

### **6.6.2 Responsabilità**

La Confederazione si accolla l'onere maggiore del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Secondo l'articolo 87 della Costituzione, ad essa compete anche l'attuazione in ambito ferroviario. Finora il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private era un impegno congiunto di Confederazione e Cantoni. Per questo aspetto si

<sup>47</sup> FF 1996 IV 551

<sup>48</sup> FF 2004 4695

prevede di adottare una nuova regolamentazione: in futuro il finanziamento di tutti gli impianti ferroviari (binari, linea di contatto, segnali, apparato centrale, ecc.) spetterà alla Confederazione per qualsiasi tipo di ferrovia. In tal modo gli oneri dei Cantoni diminuiranno. In compenso i Cantoni dovranno finanziare le cosiddette installazioni per il pubblico, che comprendono segnatamente i marciapiedi, inclusi i relativi accessi, le pensiline (dei marciapiedi e degli atri arrivi e partenze), l'arredo dei marciapiedi con le strutture d'attesa, le panchine, ecc.). Le altre responsabilità non subiscono cambiamenti. L'offerta nel traffico regionale viaggiatori continuerà ad essere ordinata congiuntamente da Confederazione e Cantoni.

## **6.7 Trattazione degli interventi parlamentari**

Il presente progetto soddisfa le richieste dei seguenti interventi parlamentari:

|      |   |         |                                                                                                     |
|------|---|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2009 | P | 08.3831 | Terzo binario Losanna-Ginevra. Prefinanziamento da parte dei Cantoni (N 09.03.09, Reymond)          |
| 2010 | P | 10.3479 | Misure per ovviare alle carenze della rete delle Ferrovie federali svizzere (N 01.10.10, Segmüller) |
| 2011 | P | 11.3391 | Bilancio del sovvenzionamento trasversale strada-ferrovia dal 1950 (N 17.06.2011, Reymond)          |
| 2011 | P | 11.3736 | Evoluzione dei prezzi dei trasporti pubblici (N 30.09.2011, Teuscher)                               |

Il Consiglio federale propone quindi di toglierli di ruolo.

## **7 Commento ai singoli articoli**

### **7.1 Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» (A)**

Il decreto federale conferma la validità dell'iniziativa; viene inoltre proposta la sua bocciatura e l'accettazione del controprogetto.

### **7.2 Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» (B))**

#### **Costituzione federale (Cost.)**

##### *Art. 81a*

Il sistema svizzero dei trasporti pubblici è esemplare. Il nuovo articolo 81a, sostanzialmente ripreso dall'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», crea per la prima volta un mandato costituzionale concreto per l'implementazione di questo sistema in tutte le sue forme (*cpv. I*). Questo mandato viene esplicitamente conferito a Confederazione e Cantoni perché l'integrazione tra i vari comparti (traffico interregionale, regionale e locale) si è dimostrata utile e va mantenuta. Con il mandato costituziona-

le non verrebbe toccata neppure la ripartizione delle competenze tra Confederazione e Cantoni nel settore dei trasporti, ai quali semmai la nuova disposizione affida il mandato di promuovere l'obiettivo di garantire un'offerta sufficiente di trasporti pubblici. Alla stregua ad esempio dell'articolo 57 della Costituzione, la nuova normativa non costituisce alcuna base per rivendicare diritti immediati su prestazioni di trasporto. Si tratta pertanto di una norma costituzionale di natura programmatica.

Il *capoverso* 2 riconosce il fatto che la mobilità non può essere troppo conveniente: se così fosse, la domanda crescerebbe a dismisura causando costi d'investimento e susseguenti sempre maggiori, che potrebbero finire col soffocare il sistema. In questo contesto viene posto l'accento sulla partecipazione degli utenti e dei beneficiari del sistema. Per non minacciare gli effetti positivi finora conseguiti (passaggio al trasporto pubblico), non è possibile, date le attuali circostanze, trasferire tutti i costi agli utenti. Per questa ragione è stata scelta la formulazione secondo cui gli utenti dei trasporti pubblici devono partecipare «in misura adeguata» alla copertura dei costi pagando i prezzi di trasporto. La formulazione sottolinea che in futuro questa quota deve aumentare, ma non in misura tale da mettere in pericolo gli effetti positivi menzionati.

#### *Art. 85 cpv. 2*

L'attuale espressione «traffico stradale» risulta troppo limitante. In virtù della disposizione transitoria, il prodotto netto veniva finora già destinato a tempo determinato ai trasporti in senso generale. L'impiego dei mezzi provenienti dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) si è dimostrato utile e va quindi mantenuto a tempo indeterminato. L'adeguamento del termine (ora «trasporti terrestri») tiene conto di questo aspetto.

#### *Art. 87a*

Il nuovo articolo 87a riprende una parte dell'attuale disposizione transitoria relativa all'articolo 87 («Ferrovie e altri mezzi di trasporto»; art. 196 n. 3). L'attuale ordinamento, sviluppatosi nel corso del tempo, perde viepiù d'importanza in quanto i quattro grandi progetti esplicitamente menzionati (NEAT, Ferrovia 2000, raccordo alla rete europea ad alta velocità e risanamento fonico) stanno per essere completati. La trasformazione del Fondo FTP, dalla durata e dai mezzi limitati, in Fondo per l'infrastruttura ferroviaria a tempo indeterminato e con più mezzi a disposizione, implica un adeguamento costituzionale. Nelle disposizioni transitorie rimangono solo le prescrizioni che hanno per oggetto i grandi progetti menzionati (vedi commento all'art. 196 n. 3).

In linea di massima il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria deve restare di competenza della Confederazione. In futuro la Confederazione si farebbe interamente carico anche dei costi per l'infrastruttura delle ferrovie private, che finora venivano assunti congiuntamente da Confederazione e Cantoni. Questi ultimi partecipavano in base a una determinata chiave. Nel 2010 la partecipazione dei Cantoni è ammontata complessivamente a circa 300 milioni di franchi. L'attuazione di tali finanziamenti congiunti risulta sempre complessa e dispendiosa. Nell'ambito della consultazione è stato chiesto di disciplinare in modo uniforme il finanziamento, attualmente diverso, di FFS e ferrovie private. Il Consiglio federale desidera soddisfare tale richiesta.

Vi sono tuttavia due eccezioni:

- l'assunzione, da parte della Confederazione, dei costi per le ferrovie private, che finora erano a carico dei Cantoni, comporta un trasferimento degli oneri. Nella forma originariamente prevista, il contributo cantonale è inoltre stato respinto a larga maggioranza dai Cantoni. Per questa ragione si vuole trasferire ai Cantoni il finanziamento delle installazioni per il pubblico. Queste includono i marciapiedi con i relativi accessi (ad es. rampe), le strutture d'attesa, ecc. (cfr. i commenti all'articolo 57 Lferr). Con l'assunzione di questi costi da parte dei Cantoni il FInFer è sgravato complessivamente di circa 500 milioni di franchi all'anno. Il maggior onere per i Cantoni ammonta così a circa 200 milioni di franchi all'anno, importo di un terzo inferiore al contributo cantonale di circa 300 milioni di franchi inizialmente previsto;
- viene inoltre mantenuta la possibilità per Cantoni e terzi di sostenere in modo mirato, con contributi singoli, quei progetti che forniscono loro particolari vantaggi.

Il *capoverso 1* indica il principio di base secondo il quale la Confederazione si accolla l'onere maggiore del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Il contenuto del *capoverso 2* riprende in gran parte quello della normativa già in vigore, benché non riguardi più il Fondo FTP ma il FInFer. In futuro non potranno più essere accordati mutui di tesoreria al FInFer, il quale, secondo la LFIInFer, non potrà più indebitarsi. In tal modo viene essenzialmente migliorato il controllo delle uscite per gli ampliamenti e limitato l'investimento ai mezzi disponibili. Un'ordinanza parlamentare, quale base per un regolamento del FInFer, non è più necessaria: definendo il disciplinamento del nuovo fondo a livello costituzionale e con la nuova LFIInFer essa non è più indispensabile.

I mezzi da attribuire al FInFer restano in parte gli stessi che finora venivano assegnati all'infrastruttura ferroviaria attraverso il Fondo FTP o il bilancio generale della Confederazione. Conformemente alla *lettera a*, la parte di utile della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo (TTPCP) che finora confluiva nel Fondo FTP a tempo determinato sarà ora versata in modo permanente nel FInFer (cfr. n. 6.2.6).

Conformemente alla *lettera b*, anche il prodotto pari a 0,1 punti percentuali dell'imposta sul valore aggiunto, finora destinato al Fondo FTP a tempo determinato, dovrà ora confluire in modo permanente nel FInFer (cfr. n. 6.2.6). L'integrazione delle disposizioni transitorie nella parte principale della Costituzione richiede altresì un adeguamento dell'articolo 130 (vedi relativo commento).

Conformemente alla *lettera c*, il 2 per cento delle entrate provenienti dall'imposta federale diretta delle persone fisiche confluiranno nel FInFer. Con l'introduzione di un limite massimo per la deduzione dall'imposta federale diretta, pari a 3000 franchi, le casse federali beneficeranno di 200 milioni di franchi in più sotto forma di proventi d'imposta. Questi mezzi dovranno confluire nel FInFer (cfr. n. 6.2.8). La limitazione della deduzione per le spese di trasporto è disciplinata nella LIFD.

I mezzi che il bilancio generale della Confederazione destina già alle FFS e alle ferrovie private, ossia 2300 milioni di franchi (cfr. n. 6.2.6 e 6.2.8), costituiscono la quota parziale più consistente versata annualmente nel nuovo fondo secondo la *lettera d*. L'indicazione di un importo concreto in franchi nella Costituzione federale è un metodo efficace per garantire che il finanziamento dell'infrastruttura dei tra-

sporti pubblici con fondi del bilancio federale generale sia mantenuto nella misura odierna. Gli importi devono essere adeguati al rincaro per poter attenersi all'evoluzione dei costi nel settore ferroviario. L'indicizzazione è imprescindibile per garantire al FInFer i mezzi necessari a lunga scadenza. L'indice applicabile non deve tuttavia essere fissato a livello costituzionale, bensì a quello legislativo (ossia nella LFinFer), dove verrà anche regolato l'adeguamento dell'importo all'evoluzione del PIL reale. In tal modo vi è la sicurezza che l'infrastruttura ferroviaria disporrà sempre di mezzi sufficienti soprattutto per l'esercizio e il mantenimento della qualità.

Il *capoverso 3* definisce la base legislativa per la nuova partecipazione supplementare dei Cantoni (cfr. n. 6.2.8). In questo caso la Costituzione indica una partecipazione «in misura adeguata». La legge esplicita che si tratta del finanziamento delle installazioni per il pubblico.

Il *capoverso 4* contempla la possibilità, già contenuta nell'attuale Costituzione, che anche terzi possano partecipare al finanziamento. Si pensi innanzitutto ai Comuni, a privati od organizzazioni internazionali. A dispetto degli esempi esteri ripetutamente menzionati, tale possibilità dovrebbe rimanere del tutto teorica. Anche le più recenti ricerche dimostrano che simili modelli (quali ad esempio i *Public Private Partnerships*, *PPP*) difficilmente possono essere introdotti date le condizioni quadro vigenti in Svizzera. Questa possibilità non va tuttavia scartata. Se in futuro occorrerà versare nel FInFer mezzi provenienti da altre fonti, sarà sufficiente modificare le legge, senza dover adeguare la Costituzione federale.

#### *Art. 130 cpv. 3<sup>bis</sup>*

Con le disposizioni transitorie (art. 196 n. 3 cpv. 2 lett. e) è stata offerta al Consiglio federale la possibilità di aumentare, a tempo determinato, di 0,1 punti percentuali le aliquote dell'imposta sul valore aggiunto definite all'articolo 130 capoversi 1–3. Tale possibilità è stata sfruttata dal Consiglio federale. Il funzionamento del nuovo modello presuppone il mantenimento permanente di questa entrata (cfr. art. 87a cpv. 2 lett. b). Pertanto la disposizione corrispondente non va ancora indicata nelle disposizioni transitorie, ma trasferita all'articolo 130 (sotto forma di nuovo *cpv. 3<sup>bis</sup>*). Lo scopo del finanziamento è inoltre espresso in modo più generale (infrastruttura ferroviaria e non più solo i grandi progetti come finora).

#### *Art. 196 n. 3*

Alcune parti dell'articolo 196 devono ora essere integrate nel corpo principale della Costituzione, poiché non hanno più carattere «transitorio». Ciò concerne anzitutto il *capoverso 2*, il cui contenuto è stato adeguato e inserito in larga misura nell'articolo 87a (vedi relativo commento). Viceversa, le parti che riguardano esclusivamente i quattro grandi progetti ferroviari devono rimanere nelle disposizioni transitorie. Si tratta della Nuova ferrovia transalpina (NFTA), di Ferrovia 2000, del raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità, come anche del risanamento fonico lungo le tratte ferroviarie con misure attive e passive.

In base a quanto indicato attualmente al *capoverso 2* lettera c, il Consiglio federale può utilizzare i fondi provenienti dall'imposta sugli oli minerali di cui all'articolo 86 *capoverso 3* lettera b per coprire nella misura del 25 per cento le spese globali per le linee di base della NFTA. Tale contributo del 25 per cento alla NFTA confluirà ora

in modo diverso nel FInFer, ma solo a tempo determinato, ossia fino al completo rimborso dell'anticipo del Fondo FTP, di cui si assumerà gli impegni. Ciò avverrà presumibilmente verso il 2030. È quindi opportuno mantenere le relative basi costituzionali, adeguatamente modificate, nelle disposizioni transitorie, a differenza di quelle per le rimanenti fonti del FInFer, che lo alimentano a tempo indeterminato e che devono quindi essere disciplinate nell'articolo 87a Cost.

Il *capoverso* 2, che è stato riformulato e notevolmente abbreviato, stabilisce la percentuale dei proventi dell'imposta sui carburanti di cui all'articolo 86 capoversi 1 e 4 che dovrà confluire nel FInFer. Si tratta del 9 per cento dell'imposta di consumo a destinazione vincolata di cui all'articolo 86 capoverso 1 e del supplemento sull'imposta di consumo di cui all'articolo 86 capoverso 4, ma al massimo 310 milioni di franchi all'anno. Poiché l'articolo 86 disciplina i mezzi a destinazione vincolata, il rinvio ai capoversi 1 e 4 concerne esclusivamente anche le quote a destinazione vincolata di queste fonti di entrata. Nel caso del capoverso 4 si tratta dell'intero supplemento sull'imposta di consumo, mentre nel caso del capoverso 1 solo del 50 per cento a destinazione vincolata e non la quota destinata al bilancio generale della Confederazione. Il prelievo istituito corrisponde agli attuali proventi dell'imposta sugli oli minerali (cfr. n. 6.2.6). L'importo massimo sarà indicizzato in base alle disposizioni relative agli altri mezzi federali. I *capoversi* 1, 4 e 5 non subiscono modifiche. Conformemente al *capoverso* 5, la disposizione è valida fino alla conclusione dei lavori di costruzione e del finanziamento (rimborso dell'anticipo). Questa è la ragione per la quale i proventi dell'imposta sugli oli minerali sono versati nel FInFer a tempo determinato.

Viene adeguato il *capoverso* 3 in cui si spiega che in futuro anche questi quattro grandi progetti non verranno più finanziati dal Fondo FTP, bensì, come indicato nell'articolo 87a, mediante il FInFer. Non vi saranno svantaggi né per il nuovo fondo, né per i grandi progetti in quanto anche in futuro essi continueranno a beneficiare dei mezzi di cui si sono avvalsi finora. Sono inoltre già stati approvati anche i corrispondenti crediti d'impegno. Il resto del capoverso decade poiché i principi del nuovo fondo sono disciplinati anche all'articolo 87a. Con la realizzazione a tappe dei grandi progetti e il rimborso dell'anticipo del Fondo FTP, questo numero è destinato a diventare obsoleto come ogni disposizione transitoria.

### **7.3                            Legge federale sul finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (C)**

#### **7.3.1                        Legge federale sull'imposta federale diretta (LIFD)**

*Art. 26 cpv. 1 lett. a nonché cpv. 2*

Sulla base delle considerazioni relative all'articolo 87a capoverso 2 della lettera d Cost. (cfr. n. 6.2.8; forfetizzazione della deduzione delle spese di trasporto dall'imposta federale diretta) per la possibilità di deduzione indicata all'*articolo 26 capoverso 1 lettera a LIFD*<sup>49</sup> viene previsto un importo massimo. Per questa ragione, occorre eliminare dal *capoverso* 2 la possibilità di giustificare spese più

<sup>49</sup> RS 642.11

elevate. Questa disposizione tiene conto solo dei lavoratori salariati. Una regolamentazione per liberi professionisti esulerebbe tuttavia dal quadro del presente progetto.

### **7.3.2                    Legge federale sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID)**

#### *Art. 9 cpv. 1*

Le possibilità di deduzione per le imposte cantonali sono disciplinate anche nella LAID. Secondo l'*articolo 9 capoverso 1*, dai proventi imponibili complessivi sono detratte «le spese necessarie al loro conseguimento» e le deduzioni generali. Una regola dettagliata esiste tuttavia solo per le deduzioni generali. Per quel che concerne «le spese necessarie al loro conseguimento» occorre stabilire chiaramente che per le spese di trasporto necessarie dal domicilio al luogo di lavoro può essere fissato un importo massimo. L'uso del verbo *potere* conferisce ai Cantoni la possibilità di decidere in modo autonomo se e in che misura adottare una limitazione delle possibilità di deduzione anche per le loro imposte.

### **7.3.3                    Legge federale sulle ferrovie (Lferr)**

#### *Ingresso*

L'ingresso è riformulato in base alla nuova Costituzione. Le basi determinanti per la Lferr sono gli articoli 81 (Trasporti pubblici), 87 (Ferrovie e altri mezzi di trasporto) e 87a (Infrastruttura ferroviaria) quest'ultimo proposto con il presente disegno. Le altre disposizioni relative alla competenza riferite alla vecchia Costituzione e ancora citate nel presente testo sono di ordine secondario e non devono pertanto essere indicate nell'ingresso.

### **Capitolo 5a: Ampliamento dell'infrastruttura**

Con un nuovo titolo vengono inseriti nella Lferr gli articoli 48a–48f. Dal punto di vista del contenuto e della struttura la disposizione si richiama alla LSIF. Viene così soddisfatto il compito indicato all'articolo 10 LSIF secondo cui il Consiglio federale deve sottoporre all'Assemblea federale un progetto sullo sviluppo ulteriore dell'offerta e dell'infrastruttura ferroviaria in tutte le regioni del Paese. A differenza della LSIF, queste disposizioni non concernono solamente i grandi progetti ferroviari, ma lo sviluppo dell'intera infrastruttura ferroviaria, ossia anche di quella che serve il traffico regionale e d'agglomerato.

#### *Art. 48a                Obiettivi*

Vengono descritti in modo generale e astratto i principi per l'ampliamento della rete ferroviaria svizzera. Si tratta di una disposizione programmatica atta a descrivere la prospettiva a lungo termine dell'ampliamento (cfr. n. 6.3.1.3).

#### *Art. 48b*      Programma di sviluppo strategico

Come illustrato nel n. 6.3.1.2, l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria è effettuato nell'ambito di un programma di sviluppo strategico (PROSSIF) in merito al quale il Consiglio federale presenta, a intervalli regolari, un rapporto all'Assemblea federale. L'essenza e i principi di questo programma di sviluppo sono presentati al n. 6.3.1.2. L'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria deve avvenire per fasi (*cpv. 1*). La fase di ampliamento 2025 è esposta al n. 6.3.3 ed è parte integrante del presente progetto (decreto D).

L'Assemblea federale deve essere informata regolarmente sullo stato, sull'eventuale necessità di adeguamento e sulle fasi successive dell'attuazione del programma di sviluppo strategico (*cpv. 2*).

#### *Art. 48c*      Fasi di ampliamento

Conformemente al *capoverso 1*, il Parlamento decide in merito alle singole fasi di ampliamento mediante un decreto federale soggetto a referendum. Questa possibilità di partecipazione democratica esiste già nel diritto in vigore nella misura in cui i quattro grandi progetti ferroviari sono stati disposti sotto forma di leggi federali ai sensi dell'articolo 196 numero 3 capoverso 4 della Costituzione. Il presente progetto non prevede l'eliminazione della possibilità di partecipazione.

I *capoversi 2 e 3* disciplinano la procedura di valutazione e assicurano che i costi susseguenti vengano esaminati e illustrati ogni volta. La prova della necessità e l'analisi dell'offerta di cui al *capoverso 2* devono fornire informazioni anche sul materiale rotabile, che, a dipendenza del tipo e delle caratteristiche, è strettamente correlato all'infrastruttura, il suo influsso sulla stessa è infatti determinante (lunghezza dei treni, veicoli a due piani ovvero altezza agli angoli nei carri merci per casse mobili e semirimorchi, tecnologia pendolare, carico per asse, ecc.).

#### *Art. 48d*      Pianificazione delle fasi di ampliamento

La disposizione mira a creare un'esplicita base legale che consenta all'UFT di eseguire le pianificazioni necessarie per l'ampliamento dei trasporti pubblici, di esaminare peculiarità, vantaggi e svantaggi delle possibili misure e di valutare altre varianti. Anche per elaborare i progetti da sottoporre al Parlamento è necessario creare delle basi di pianificazione. Le imprese ferroviarie e i Cantoni interessati devono essere coinvolti in modo opportuno, ad esempio mediante delegazioni delle autorità, come già effettuato per i progetti FTP, e aree funzionali di pianificazione all'interno delle quattro regioni di pianificazione.

In futuro la Confederazione farà in modo che le esigenze dei diversi settori di trasporto (traffico a lunga distanza, regionale e merci) vengano soddisfatte in modo ancora più assiduo. Gli interessi dei singoli Cantoni e delle singole regioni devono inoltre essere coordinati in modo ottimale. Ciò non significa che la pianificazione spetterebbe alla sola Confederazione, anzi, sarà necessaria la collaborazione dei Cantoni, che, come indicato nella disposizione, dovranno essere coinvolti in modo adeguato.

Per la pianificazione sono chiamate in causa anche le ferrovie, che forniscono le basi necessarie all'UFT ed eseguono gli incarichi; possono presentare in qualsiasi momento le loro proposte di ottimizzazione e miglioramento alla Confederazione

#### *Art. 48e* Progettazione ed esecuzione delle misure

La disposizione deriva essenzialmente dalla LSIF.

Nel *capoverso 1* viene menzionata espressamente la possibilità di affidare a terzi (società costruttrici) la realizzazione delle misure. In altre parole l'attuazione di un progetto può essere commissionata a una società completamente slegata dal futuro operatore. In tal modo il modello committente-esecutore, adottato per la realizzazione della NFTA, può essere utilizzato anche per i grandi progetti di domani.

Il *capoverso 2* coincide con l'articolo 9 della LSIF. Anche in futuro i mezzi non dovranno essere investiti, per quanto possibile, in ampliamenti i cui vantaggi potrebbero essere conseguiti anche a costi più contenuti. Anche in questo caso occorre tenere conto dello stato dell'arte.

#### *Art. 48f* Convenzioni di attuazione

Nel *capoverso 1* le convenzioni stipulate tra Confederazione ed esecutori sono ora denominate convenzioni di attuazione, adottando così una chiara distinzione dalle convenzioni sulle prestazioni ai sensi dell'articolo 51;

La normativa del *capoverso 2* è volta a garantire che il finanziamento delle misure avvenga sempre, nel limite del possibile, con uno strumento: se prevale l'ampliamento, nella convenzione di attuazione possono essere disciplinate in modo vincolante anche gli elementi che, se presi singolarmente, presentano le caratteristiche del mantenimento della qualità. In tal modo si evitano finanziamenti misti, favorendo un'agevolazione, soprattutto in vista del controlling. Infatti, a differenza delle convenzioni sulle prestazioni che vengono concluse periodicamente (ogni quattro anni), le convenzioni di attuazione nel quadro delle fasi di ampliamento non hanno una durata fissa, ma sono valide fino alla conclusione della relativa misura.

Poiché il Consiglio federale affida al DATEC la relativa vigilanza, secondo il *capoverso 3* le convenzioni di attuazione devono essere approvate, in base ai ruoli stabiliti, da questo Dipartimento anziché dal Consiglio federale. Gli adeguamenti di minore entità possono essere concordati direttamente dall'UFT con le parti interessate;

## **Capitolo 6: Finanziamento dell'infrastruttura**

### **Sezione 1: In generale**

#### *Art. 49*

Nell'ambito del progetto deve essere definito in dettaglio (disposizioni singole) il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, che, in linea di massima è di competenza della Confederazione (*cpv. 1*). Vi sono però due eccezioni disciplinate ai *capoversi 2 e 3*.

Il *capoverso 2* definisce l'eccezione dal principio in base al quale l'infrastruttura ferroviaria è finanziata dalla Confederazione. In futuro il finanziamento delle installazioni per il pubblico sarà assicurato dai Cantoni. Poiché però la Confederazione finanzia ora da sola anche gli impianti ferroviari, vi è un trasferimento degli oneri in entrambe le direzioni: la Confederazione dovrà farsi carico di circa 300 milioni di franchi in più all'anno e i Cantoni di circa 500 milioni. Di conseguenza l'onere per i

Cantoni risulta superiore di circa 200 milioni di franchi all'anno. Questa cifra corrisponde all'importo risparmiato dal FInFer. I Cantoni partecipano quindi in modo indiretto al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria con un contributo supplementare.

Nel *capoverso 3* è stato chiarito il settore di validità, finora non sufficientemente chiaro, sia in riferimento ai tipi di traffico che alle conseguenze (esclusione dalle prestazioni federali). Con l'espressione «Tratte che assicurano il collegamento capillare» si intendono qui soprattutto i tram.

#### *Art. 51*                    Convenzioni sulle prestazioni

La rubrica dell'articolo 51 è ora «Convenzioni sulle prestazioni» (al posto di «Offerta di prestazioni e procedura di ordinazione»). Il *capoverso 1* disciplina le modalità di queste convenzioni, concluse tra la Confederazione e le FFS dal 1999. Per il periodo di transizione 2011–2012 sono state sottoscritte convenzioni sulle prestazioni anche con le rimanenti imprese ferroviarie. A partire dal 2013 le convenzioni dovranno di nuovo essere stipulate ogni quattro anni dall'UFT con tutte le imprese ferroviarie. Questa normativa verrà integrata nella Lferr. Poiché i Cantoni finanziano le installazioni per il pubblico (art. 57 Lferr), vengono stipulate una convenzione sulle prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria con la Confederazione e una per le installazioni per il pubblico con il o i Cantoni. In questo caso le convenzioni sulle prestazioni devono essere coordinate. Nel caso delle FFS, che vede coinvolti quasi tutti i Cantoni, occorre convenire, a livello di ordinanza, un disciplinamento praticabile in materia di installazioni per il pubblico.

Se le misure per il mantenimento della qualità comprendono anche elementi di ampliamento, l'intero progetto è disciplinato, conformemente al *capoverso 2*, mediante una convenzione sulle prestazioni (e non una convenzione di attuazione).

Il *capoverso 3* mantiene in gran parte l'attuale formulazione, ma viene ora esplicitamente menzionata la politica degli agglomerati. Viene inoltre messa in evidenza la priorità del mantenimento della qualità rispetto a nuovi ampliamenti. Non vengono tuttavia menzionate le esigenze dei disabili. In base a quanto previsto, il finanziamento delle installazioni per il pubblico dovrà essere assicurato dai Cantoni. Le esigenze dei disabili dovranno pertanto essere considerate in tale contesto (cfr. il commento all'art. 57).

#### *Art. 51a*                    Controversie relative alle convenzioni sulle prestazioni

Secondo il diritto vigente se non si trova un accordo su questo tipo di convenzione, è l'UFT a dover emanare una disposizione in merito all'indennità. Conformemente al *capoverso 1*, tale competenza decisionale passa ora al DATEC in quanto l'UFT ha rappresentato la Confederazione già durante l'intera durata delle trattative ed è pertanto parte in causa. La modifica comporta un miglioramento della tutela legale e l'eliminazione di una fase superflua della procedura.

Il *capoverso 2* disciplina la procedura di ricorso.

Le convenzioni sulle prestazioni concernono le indennità. Il *capoverso 3* si fonda sulla constatazione secondo cui lunghe e complicate vertenze giudiziarie in merito alla legalità di una decisione inerente alle indennità mettono in discussione la sicurezza della pianificazione. Tali decisioni sono inoltre giudicabili solo in modo limitato. Poiché di norma è difficile che risulti controversa un'intera convenzione sulle

prestazioni, ma al massimo una parte di essa, è opportuno disciplinare l'effetto sospensivo, che non deve essere concesso per legge agli eventuali ricorsi interposti contro le decisioni del DATEC. Ciò garantisce che le convenzioni sulle prestazioni entrino in vigore in modo tempestivo e possano esplicare i loro effetti anche se in alcuni punti sono ancora oggetto di una controversia legale.

*Art. 51b*            Forme di finanziamento per l'esercizio e il mantenimento della qualità

Questa disposizione disciplina le due forme di sovvenzionamento in uso nell'ambito del finanziamento per l'infrastruttura: le indennità e i mutui. Questi ultimi vengono di regola concessi senza interessi e sono rimborsabili condizionatamente.

Secondo il *capoverso 1* i costi pianificati e non coperti per l'esercizio e il mantenimento della qualità (compresi gli ammortamenti e i costi d'investimento non attivabili) sono finanziati mediante indennità.

Il *capoverso 2* disciplina gli investimenti che superano i fondi d'ammortamento e le riserve di liquidità disponibili. In questo caso si ricorre di regola a mutui senza interessi, rimborsabili condizionatamente. Se i fondi d'ammortamento disponibili sono superiori agli investimenti, devono essere impiegati per il rimborso dei mutui (rimborsabili condizionatamente) al *FInFer*. Al posto di essere rimborsati i mutui possono anche essere conteggiati con le altre prestazioni del *FInFer*. In tal modo si evitano inutili trasferimenti.

I mutui della Confederazione esistenti o nuovi, rimborsabili condizionatamente, possono anche essere estinti in altri modi, ad esempio convertendo il capitale di terzi in capitale proprio della relativa impresa di trasporto ferroviario. Il capitale di terzi è ridotto nella misura del credito opposto in compensazione ai sensi dell'articolo 120 del Codice delle obbligazioni<sup>50</sup>, mentre la base di capitale proprio dell'impresa è proporzionalmente aumentata con la liberazione della compensazione. Se l'impresa ferroviaria è una società anonima, l'aumento ordinario del capitale azionario deve essere effettuato mediante compensazione in conformità dell'articolo 650 e seguenti del Codice delle obbligazioni rispettivamente dell'articolo 46 e seguenti dell'Ordinanza del 17 ottobre 2007<sup>51</sup> sul registro di commercio. Un altro modo per estinguere un mutuo è la rinuncia al rimborso da parte del mutuante. Entrambe le possibilità sono previste esplicitamente dalla legge al *capoverso 3*.

*Art. 54*            Assegnazione di mandati

La normativa dell'articolo 8 LSIF dovrà essere integrata anche nella legge sulle ferrovie. In tal modo si garantisce che la legge federale in materia di acquisti pubblici sarà uniformemente applicata a tutte le imprese ferroviarie e le società esecutrici. Finora esistevano alcune differenze in quanto per le FFS, la Matterhorn Gotthard Bahn e la BLS trovava applicazione il diritto federale, mentre per le rimanenti ferrovie private il concordato intercantonale. Nell'ambito delle installazioni per il pubblico, il cui finanziamento deve essere assicurato dai Cantoni ai sensi dell'articolo 57, anche per gli acquisti pubblici si applica il diritto cantonale.

<sup>50</sup>    RS 220

<sup>51</sup>    RS 221.411

## Art. 56

Con la nuova normativa sul finanziamento delle ferrovie questa disposizione (dalla rubrica «Miglioramenti tecnici») si estingue e può essere abrogata. La nuova regolamentazione costituisce di per sé un sistema chiuso che garantisce che anche tali misure possano essere finanziate attraverso il FInFer.

## Art. 57 Finanziamento delle installazioni per il pubblico da parte dei Cantoni

Viene a cadere anche l'attuale disposizione sulla suddivisione finanziaria dei contributi tra Confederazione e Cantoni. Al posto del complesso disciplinamento in vigore finora, viene introdotto un principio chiaro: l'infrastruttura ferroviaria è finanziata dalla Confederazione. L'unica eccezione riguarda le installazioni per il pubblico, i cui costi in futuro saranno coperti dai Cantoni.

Il *capoverso 1* definisce tale finanziamento e stabilisce che esso va applicato agli impianti che si trovano sul territorio del relativo Cantone (principio territoriale). L'elenco indicato alle *lettere a–h*, che non è da ritenersi esauriente, precisa cosa si debba intendere per installazioni per il pubblico. Negli stabili viaggiatori (stazioni) occorre garantire una superficie sufficiente in cui i viaggiatori possano circolare.

In virtù della legge sui disabili, nel 2002 è stato deliberato un limite di spesa di 300 milioni di franchi. I contributi ai sensi di tale decreto federale devono poter essere erogati anche in futuro, fino alla scadenza del termine per l'adeguamento dei trasporti pubblici di cui nell'articolo 22 capoverso 1 LDis, ovvero fino al 2023. Il *capoverso 2* garantisce che la Confederazione continui a concedere questi importi per l'infrastruttura ferroviaria, anche se il finanziamento delle installazioni per il pubblico è ora assicurato dai Cantoni.

Affinché, per quanto concerne il grado di ampliamento delle singole stazioni, non si verifichi il caos, il *capoverso 3* disciplina che per l'ampliamento è determinante lo standard della relativa impresa ferroviaria. Per il Corporate Identity delle ferrovie, ma anche per agevolare i viaggiatori, è importante che la dotazione e la segnaletica nelle stazioni rispettino standard uniformi. Resta naturalmente implicito, e perciò non esplicitamente menzionato, che devono imperativamente essere rispettate anche le disposizioni emanate dalla LDis.

Le convenzioni di cui al *capoverso 4* corrispondono alle convenzioni sulle prestazioni disciplinate nell'articolo 51. Costituiscono un caso speciale di convenzioni sulle prestazioni ai sensi dell'articolo 48f.

In singoli casi, come ad esempio nella ristrutturazione di stazioni complesse, i costi delle installazioni per il pubblico possono risultare sproporzionati rispetto ai benefici per i relativi Cantoni. Simili rinnovamenti possono perciò eccezionalmente beneficiare di contributi del FInFer. I progetti edili di tale portata sono parte integrante delle fasi di ampliamento previste dal PROSSIF e devono essere stabiliti dal Consiglio federale (*cpv. 5*).

Il *capoverso 6* rimanda alle convenzioni sulle prestazioni, che devono essere concluse anche per le installazioni per il pubblico e in cui vengono disciplinati i dettagli concernenti l'esercizio corrente e la manutenzione.

Il *capoverso 7* precisa che, anche se in futuro sono finanziati dai Cantoni, le installazioni per il pubblico restano di proprietà dell'impresa ferroviaria. Non avrebbe alcun senso accordare ai Cantoni diritti di proprietà. Poiché tali installazioni sono necessa-

rie per il funzionamento delle ferrovie, da un'eventuale proprietà i Cantoni non potrebbero di fatto trarre alcun diritto, la proprietà rimarrebbe unicamente di natura teorica. Con la definizione di tale principio nella legge si evitano discussioni inutili in materia.

Il *capoverso 8* conferisce infine al Consiglio federale la facoltà di fissare gli ulteriori dettagli della nuova regolamentazione a livello di ordinanza. Poiché questo disciplinamento costituisce una novità, in tal modo si assicura una certa flessibilità; qualora dovessero essere riscontrati eventuali punti deboli, questi potrebbero essere corretti rapidamente con un adeguamento delle ordinanze.

## **Sezione 2: Finanziamento dell'ampliamento dell'infrastruttura**

### *Art. 58*            Crediti d'impegno

I mezzi finanziari per le singole fasi di ampliamento sono concessi mediante crediti d'impegno; i progetti sono pertanto riuniti in pacchetti i cui lavori edili possono richiedere diversi anni. I crediti d'impegno hanno una durata illimitata ma sono vincolati a un determinato progetto o a singole fasi di ampliamento, quindi non vengono erogati periodicamente. Affinché gli ampliamenti disposti possano essere realizzati, il FInFer deve disporre dei mezzi necessari per poter finanziare gli investimenti. In caso contrario, la realizzazione è rinviata o prorogata nel tempo.

### *Art. 58a*            Modalità di finanziamento per l'ampliamento

I mezzi di pagamento necessari sono messi a disposizione sotto forma di credito di costruzione. Gli accordi con gli esecutori (imprese ferroviarie o società esecutrici) sono conclusi nelle convenzioni di attuazione, disciplinate all'articolo 48f.

### *Art. 58b*            Finanziamento di misure supplementari o alternative da parte di terzi

Già in passato terzi hanno partecipato ai costi delle misure di ampliamento. Si è di regola trattato dei Cantoni, occasionalmente anche di Comuni o aziende. Come ad esempio nel caso delle FFS in virtù dell'articolo 3 capoverso 4 della Lferr (cfr. relativo commento), pertanto appare opportuno adottare una normativa valida per tutte le imprese ferroviarie. Secondo il *capoverso 1* anche terzi hanno in linea di massima la possibilità di partecipare ai costi a condizione che la misura in questione possa essere integrata nel programma di sviluppo strategico.

Lo possono fare in due modi, descritti al *capoverso 2*: soggetti terzi possono finanziare ampliamenti supplementari che la Confederazione non intende realizzare, facendosi carico di tutti i costi oppure può attuare una misura alternativa (più costosa) a una prevista dalla Confederazione. In questo caso i terzi non devono assumersi tutte le spese ma solo gli oneri supplementari del progetto, più costoso, che ritiene più adatto alle sue necessità.

I lavori di ampliamento richiesti da terzi rischiano di causare oneri aggiuntivi per la Confederazione, persino qualora i Cantoni si assumano i reali costi supplementari dell'investimento. Durante la costruzione possono ad esempio sorgere complicazioni e altre difficoltà che causano un aumento dei costi di realizzazione, oppure possono successivamente verificarsi costi aggiuntivi per l'esercizio e il mantenimento della

qualità, i cosiddetti costi susseguenti. Con il *capoverso 3* si vuole evitare che la Confederazione debba farsi carico dei costi causati dalla realizzazione di misure supplementari o più costose richieste da terzi.

L'entità e le esatte condizioni della partecipazione di terzi devono essere concordate tra Confederazione, i terzi coinvolti e le imprese ferroviarie conformemente al *capoverso 4*. Vi sarà così la garanzia che il corrispondente cofinanziamento rientri nel quadro della pianificazione generale degli ampliamenti. Si evita inoltre di investire dove vi sono già mezzi disponibili anziché laddove vi è un reale fabbisogno. In ogni caso una regolamentazione corrispondente contrattuale costituisce una premessa per il cofinanziamento da parte di terzi.

#### *Art. 58c* Prefinanziamento

La disposizione, ripresa dall'articolo 12 capoverso 3 LSIF, prescrive espressamente che le convenzioni sul prefinanziamento devono essere approvate dall'UFT. In tal modo si garantisce il mantenimento di una visione d'insieme e si impedisce che il controllo della gestione dell'ampliamento ferroviario venga in parte trasferito a Cantoni finanziariamente solidi.

#### *Art. 58d* Disposizioni esecutive

La disposizione relativa alla competenza è ripresa dalla LSIF (art. 14 cpv. 2).

#### *Art. 58e* Rapporto

La disposizione riprende in larga misura quella della LSIF (art. 14 cpv. 1).

### **7.3.4 Legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF)**

#### *Art. 2* Oggetto

La LSIF riprende la tradizione svizzera di emanare uno specifico atto normativo per ogni fase di ampliamento più consistente. All'inizio si trattava di decreti federali (ad esempio per Ferrovia 2000 o per la NFTA), che in seguito sono stati convertiti in leggi federali. Attualmente esistono cinque di queste leggi. La LSIF ha per oggetto la realizzazione della seconda tappa di Ferrovia 2000 e svariate misure sulle linee di base della NFTA. Questa seconda tappa rappresenta un pacchetto di misure alla stregua della stessa Ferrovia 2000. Le misure sono elencate all'articolo 4.

Alla luce dei più recenti sviluppi, l'articolo 2 della LSIF risulta troppo vago: l'attuale formulazione ha semplicemente per oggetto lo «sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria e il suo finanziamento». D'ora in poi essa dovrà però fare riferimento alla revisione della legge sulle ferrovie. L'articolo 2 deve pertanto essere adeguato e limitato al reale contenuto della LSIF, ossia alla realizzazione delle misure elencate all'articolo 4. Non è più necessario menzionare il FlnFer poiché, in base alla revisione della legge sulle ferrovie, esso servirà in linea di massima a *tutti* gli investimenti concernenti l'infrastruttura ferroviaria.

*Art. 4 lett. a n. 2, nonché lett. b n. 2–5, 8, 12 e 13*

Le misure contenute nella LSIF non sono ancora state realizzate. A causa della pianificazione continua si sono rivelati necessari alcuni adeguamenti (cfr. n. 6.3.2.3), che presuppongono diverse modifiche dell'articolo 4. In tal modo la base legale corrisponde di nuovo alla fase di ampliamento che dovrà ora effettivamente essere intrapresa nell'ambito del SIF.

Dall'esame della tratta Balerna–Mendrisio (*art. 4 lett. a n. 2*) è emerso che è possibile rinunciare alle misure originariamente previste (potenziamento delle capacità). I relativi fondi saranno investiti, in aggiunta a quelli già previsti, nella ristrutturazione della stazione di Chiasso.

L'aumento del numero di posti a sedere, soprattutto durante gli orari di punta, è uno degli obiettivi più urgenti per i prossimi anni. Per questa ragione sull'asse est-ovest, molto trafficato, dovranno essere impiegati prevalentemente treni a due piani lunghi 400 metri. A tale scopo occorrerà in particolare prolungare i marciapiedi e ristrutturare la stazione ferroviaria di Losanna dove, per incrementare le capacità dell'accesso da ovest alla stazione, sarà inoltre necessaria una separazione dei flussi di traffico tra Losanna e Renens (*art. 4 lett. b n. 2*).

Nell'ambito del SIF si è deciso di rinunciare alla costruzione della galleria del Chestenberg (*art. 4 lett. b n. 12*). I previsti costi supplementari, nel frattempo rilevati, non consentono che la tratta del Chestenberg venga finanziata nell'ambito del SIF. La realizzazione di questa galleria dovrà essere valutata nel quadro delle prossime fasi di ampliamento del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria. In tale contesto si dovrà altresì prendere in considerazione eventuali tracciati alternativi e assicurare il finanziamento. I relativi mezzi verranno impiegati nel quadro del SIF per l'ampliamento del nodo di Losanna.

Con la rinuncia alla costruzione della galleria del Chestenberg, viene per il momento a cadere anche la necessità di potenziare le capacità dell'accesso sud Altstetten–Zurigo (*art. 4 lett. b n. 13*).

Dato che nel quadro del SIF la priorità viene data all'aumento delle capacità e non più a misure di accelerazione, in diversi numeri (*art. 4 lett. b n. 3, 4, 5 e 8*) il termine «accelerazione» è stato sostituito con «potenziamento delle capacità».

*Art. 10*

Con il progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria il mandato ai sensi del presente articolo (la rubrica del quale è: Sviluppo ulteriore) è stato soddisfatto, pertanto la disposizione si estingue e può essere abrogata.

*Art. 12 cpv. 1*

Questa disposizione rimanda ancora al Fondo FTP. Poiché in futuro anche i progetti SIF saranno finanziati dal FInFer, il termine deve essere modificato.

Il progetto rende necessari alcuni adeguamenti della LFFS che riguardano da un lato la convenzione sulle prestazioni e dall'altro la possibilità per terzi di partecipare, a determinate condizioni, ad altri investimenti delle FFS (art. 3 cpv. 4). In entrambi i casi è stata introdotta una parificazione tra FFS e ferrovie private: in futuro, dovranno essere concluse per tutte le ferrovie delle convenzioni sulle prestazioni atte a disciplinare l'impiego dei mezzi assicurati dai quadriennali limiti di spesa per esercizio e mantenimento della qualità. Inoltre, la possibilità che i Cantoni possano partecipare in modo mirato agli investimenti non dovrà più essere riservata esclusivamente alle FFS. Questo aspetto è disciplinato nell'*articolo 58b capoverso 1* della Lferr (cfr. relativo commento).

#### *Art. 3 cpv. 4*

La disposizione è abrogata. Essa era correlata al capoverso 3, in cui continuano ad essere disciplinati i criteri in base ai quali le FFS devono gestire la propria infrastruttura. Per analogia la disposizione sui contributi da parte di terzi è ora ripresa nella legge sulle ferrovie e trova quindi sostanzialmente applicazione per tutte le ferrovie (art. 58b Lferr, cfr. relativo commento).

#### *Art. 8*

Finora gli articoli 7a (Obiettivi strategici) e 8 (senza rubrica) costituivano la sezione 3 della LFFS (Convenzione sulle prestazioni e limite di spesa). Il rapporto tra i due strumenti, obiettivi strategici e convenzione sulle prestazioni, non risultava mai completamente soddisfacente in quanto anche nella convenzione sulle prestazioni vi erano importanti disposizioni in merito agli obiettivi. La convenzione dovrà ora focalizzarsi sull'ordinazione delle prestazioni infrastrutturali da parte della Confederazione e disciplinare i mezzi provenienti dai limiti di spesa quadriennali da versare alle singole imprese ferroviarie per l'esercizio e il mantenimento della qualità. Di conseguenza non è più necessaria una normativa speciale per le FFS. Poiché i contenuti relativi alla convenzione sulle prestazioni possono essere eliminati dalle disposizioni in vigore, è possibile stralciare gli *l'articolo 7a* e abbreviare *l'articolo 8*. Ciò comporta anche una rivalutazione degli obiettivi strategici che ora si distinguono, per scopi e contenuti, in modo chiaro e univoco dalla convenzione sulle prestazioni, regolando il rapporto tra Confederazione (proprietario) e le FFS. Gli obiettivi strategici (obiettivi aziendali/principali elementi strategici, obiettivi finanziari, obiettivi relativi al personale, collaborazioni e partecipazioni) che le FFS devono conseguire vengono stabiliti dal punto di vista del proprietario. A livello di contenuto la formulazione si richiama a quella adottata per la Posta e per Swisscom.

Per tutte le imprese ferroviarie le convenzioni sulle prestazioni sono disciplinate nell'*articolo 51 Lferr*.

#### *Art. 20*                      Finanziamento

Con l'introduzione della nuova regolamentazione concernente il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria la disposizione può essere semplificata. I capoversi 1 e 2 sono abrogati. L'attuale capoverso 3 diventa pertanto *capoverso 1*: in virtù delle modifiche degli obiettivi strategici descritte agli articoli 7 e 8, anche *l'articolo 20*

capoverso 4 può essere adeguato; per la limitazione del volume di finanziamenti ottenibili esso rimanda agli obiettivi strategici (nuovo *cpv.* 2).

### **7.3.6                      Legge federale sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer)**

Per tutti i progetti corrispondenti il Fondo FTP è convertito in Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer). Poiché il Fondo FTP copre solo i grandi progetti ferroviari, la sua validità è limitata. Per questa ragione le relative disposizioni erano state originariamente emanate in un decreto federale (diritto previgente) d'obbligatorietà generale, che non sottostava a referendum e che in seguito è stato convertito nella forma giuridica dell'ordinanza dell'Assemblea federale. Dato che il FInFer ha una durata indeterminata, appare opportuno adottare per le disposizioni un atto legislativo sottostante a referendum. L'ordinanza dell'Assemblea federale del 9 ottobre 1998<sup>52</sup> relativa al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari è ripresa in gran parte.

In seguito al progresso tecnico e tecnologico e all'evoluzione dei trasporti, il sistema ruota-rotaia e la ferrovia diventano vieppiù complessi. In questo contesto si presentano continuamente nuove questioni di fondo. Anche i mezzi per chiarire simili aspetti provengono dal FInFer.

#### *Art. 1                      Fondo*

L'articolo 1 disciplina lo scopo della legge e stabilisce la relazione con la legge del 7 ottobre 2005<sup>53</sup> sulle finanze della Confederazione. La nuova legge non concerne né la relazione tra Confederazione e gestori dell'infrastruttura né tra questi ultimi e le imprese di trasporto ferroviarie. Questi rapporti sono e continueranno ad essere regolati nella legge sulle ferrovie. La nuova legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria regola l'attribuzione e il prelievo dei mezzi e gli ulteriori dettagli del fondo e inoltre sostituisce l'attuale normativa del Fondo FTP.

#### *Art. 2                      Contabilità del fondo*

La contabilità del FInFer riprende i modelli già collaudati del Fondo FTP e nel Fondo infrastrutturale ed è composta da conto economico e bilancio.

#### *Art. 3                      Conferimenti*

La Costituzione federale (art. 87a *cpv.* 2 e 3) definisce i mezzi che devono essere attribuiti al FInFer. Ciò avviene nel quadro della pianificazione finanziaria della Confederazione e dei preventivi. Come avveniva finora per il Fondo FTP, i singoli importi saranno stabiliti dal Consiglio federale (*cpv.* 1).

L'articolo 87a capoverso 2 lettera d Cost. prevede l'indicizzazione dell'importo da attribuire al FInFer proveniente dal bilancio generale della Confederazione. A tale scopo si impone l'applicazione dell'indice di rincaro delle opere ferroviarie (IRF).

<sup>52</sup> RS 742.140

<sup>53</sup> RS 611.0

Dovrà inoltre essere preso in considerazione l'andamento economico (evoluzione reale del PIL, *cpv.* 2). Il DFF definisce i dettagli d'intesa con il DATEC.

#### *Art. 4*                    Prelievi

Il prelievo di mezzi dal FInFer è stabilito dall'Assemblea federale mediante un decreto federale semplice. Tali mezzi sono destinati all'esercizio, al mantenimento della qualità, all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e ai mandati nell'ambito della ricerca (*cpv.* 1). Come finora, l'ampliamento è suddiviso nelle singole rubriche destinate ai grandi progetti (NEAT, Ferrovia 2000, risanamento fonico e raccordi RAV). A queste si aggiungono nuove rubriche per le misure previste dalle singole fasi di ampliamento.

Il *capoverso 2* mira a garantire il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità. Con l'inserimento di entrambe le destinazioni dei mezzi, la disposizione impedisce che i mezzi vengano erogati unicamente per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Il *capoverso 3* è conforme alla normativa dell'attuale regolamento del Fondo FTP, che è già collaudata e verrà applicata anche nell'ambito del FInFer.

Gli interessi sugli anticipi e i rimborsi a carico del FInFer non devono essere decisi esplicitamente dall'Assemblea federale in quanto vanno pagati anticipatamente.

#### *Art. 5*                    Limite di spesa

Conformemente al *capoverso 1*, i limiti di spesa sono sempre previsti per un periodo di quattro anni e costituiscono la base per la conclusione delle convenzioni sulle prestazioni ai sensi dell'articolo 51 Lferr. In base a detti limiti, il Parlamento decide ogni anno i necessari crediti a preventivo.

Conformemente al *capoverso 2*, il Parlamento deve essere informato, mediante il messaggio concernente l'autorizzazione del limite di spesa, ogni quattro anni quindi, sullo stato degli impianti e sul tasso di utilizzo dell'infrastruttura. Si tiene così conto anche del fatto che l'aumento del traffico ha ripercussioni dirette sullo stato delle infrastrutture e viceversa. Si tiene così conto anche del fatto che l'aumento del traffico incide in modo diretto sullo stato delle infrastrutture e viceversa.

#### *Art. 6*                    Crediti d'impegno

A differenza del limite di spesa quadriennale, i crediti d'impegno non sono limitati nel tempo bensì vincolati alla realizzazione dei progetti di una determinata fase di ampliamento e, secondo l'articolo 58 Lferr, per le fasi di ampliamento sono previsti crediti d'impegno.

#### *Art. 7*                    Indebitamento, riserva e remunerazione

Il FInFer non potrà indebitarsi ulteriormente (*cpv.* 1). Ciò adempie il significato e lo scopo del nuovo sistema in base al quale il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria dovrà essere garantito esclusivamente attraverso il fondo. Gli ampliamenti sono ammessi a condizione che l'esercizio corrente e il mantenimento della qualità siano assicurati. Se il fondo si potesse indebitare, si incorrerebbe nel pericolo di effettuare spese eccessive e investire di più nell'ampliamento della rete di quanto

fosse possibile conciliare con una politica finanziaria ragionevole. Si perderebbe inoltre l'enorme vantaggio dato dalla creazione del fondo di eliminare i rischi per il bilancio finanziario della Confederazione.

Per contrastare le oscillazioni congiunturali delle attribuzioni viene costituita una riserva «adeguata» (*cpv. 2*) che rappresenta una posizione residuale nella contabilità del fondo e che, a dipendenza dell'evoluzione, potrà aumentare o diminuire. Per quanto concerne l'importo, un ordine di grandezza adeguato potrebbe variare tra i 300 e i 500 milioni di franchi.

Gli averi del FInFer non vengono remunerati (*cpv. 3*).

#### *Art. 8* Approvazione dei conti e pianificazione finanziaria

Il Parlamento approva i conti e prende atto della pianificazione finanziaria del Consiglio federale. L'attuale normativa del Fondo FTP ha dato buoni risultati e verrà mantenuta anche per il FInFer. In tal modo il Parlamento non solo ha sempre sotto controllo questo strumento finanziario ma, qualora necessario, può anche agire tempestivamente.

#### *Art. 9* Diritto previgente: abrogazione

Con la nuova normativa, l'attuale ordinanza dell'Assemblea federale del 9 ottobre 1998<sup>54</sup> relativa al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari si estingue e può pertanto essere abrogata.

#### *Art. 10* Scioglimento del Fondo per i grandi progetti ferroviari

La disposizione disciplina il trasferimento di attivi e passivi dal Fondo FTP al nuovo FInFer (*cpv. 1*) e l'assunzione dei mutui accordati alle imprese ferroviarie a carico del preventivo ordinario (*cpv. 2*).

#### *Art. 11* Estinzione dell'anticipo

L'attuale anticipo deve essere remunerato e rimborsato. Tale disposizione è già presente nella Costituzione federale, ma nell'interesse di un atto normativo esaustivo, detto principio deve essere integrato anche nella legge (*cpv. 1*). Fino al completo rimborso dell'anticipo, devono essere impiegati a tale scopo «almeno il 50 per cento» degli introiti della TTPCP e dell'IVA. Le corrispondenti voci devono quindi essere previste nella pianificazione finanziaria e nel bilancio del fondo. A causa dell'evoluzione nel corso dell'anno, come ad esempio di versamenti inferiori a quanto previsto, ossia minori introiti dell'IVA o della TTPCP, il rimborso effettivo può registrare delle differenze dal 50 per cento prescritto. Simili differenze sono ammesse. In linea di principio l'anticipo deve però essere rimborsato il più rapidamente possibile.

Il *capoverso 2* disciplina la remunerazione dell'anticipo.

## 7.4

### **Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria (D)**

Finora l'ampliamento della rete ferroviaria svizzera è stato realizzato essenzialmente in tre modi:

- i quattro grandi progetti NFTA, Ferrovia 2000, il raccordo della Svizzera alla rete europea ad alta velocità e il miglioramento del risanamento fonico lungo le linee ferroviarie hanno beneficiato di un finanziamento speciale (Fondo FTP);
- gli investimenti nel mantenimento della qualità e i potenziamenti delle Ferrovie federali svizzere sono stati gestiti mediante convenzioni sulle prestazioni tra Confederazione e FFS ai sensi dell'articolo 8 LFFS;
- gli investimenti per l'infrastruttura delle ferrovie private di cui agli articoli 49 e 56 Lferr sono stati finanziati mediante crediti quadro.

Il 1° gennaio 2008 è entrata in vigore la legge sul fondo infrastrutturale, che inoltre costituisce una base per gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria (Fondo infrastrutturale).

Ad eccezione del Fondo infrastrutturale, le forme di finanziamento devono essere uniformate e tutte le imprese ferroviarie equiparate. Un simile approccio è possibile mediante il nuovo FInFer che, comunque prevede una suddivisione:

- l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura sono regolamentati con le singole imprese ferroviarie mediante convenzioni quadriennali sulle prestazioni. Nel quadro di tali convenzioni, i mezzi disponibili per i potenziamenti non specificamente assegnati ad un progetto, continueranno ad essere molto limitati;
- tutti i potenziamenti veri e propri sono ora comunque parte integrante delle cosiddette fasi di ampliamento che da un lato comprendono tutti gli investimenti di potenziamento o i relativi programmi principali (costi d'investimento che di regola superano i 10 milioni di franchi) dall'altro riguardano i grandi progetti (nuove tratte, gallerie, separazioni dei flussi di traffico, ecc.).

Per le fasi di ampliamento viene di volta in volta emanato un decreto federale soggetto a referendum che illustra i progetti. Viene così mantenuta la soluzione già collaudata che consente al Popolo di esprimersi sui grandi progetti ferroviari. Tuttavia, consultare la popolazione su ogni singolo progetto presenterebbe anche dei problemi. Per ovviare a tale inconveniente, di regola ogni quattro–otto anni (al massimo), verranno allestiti dei pacchetti per diversi miliardi di franchi. I relativi crediti d'impegno sono disposti nel quadro di decreti federali semplici (non soggetti a referendum).

La realizzazione dei grandi progetti già deliberati verrà portata avanti e conclusa nell'ambito degli attuali crediti d'impegno, ma con i mezzi del FInFer.

#### *Art. 1*

L'articolo 1 illustra la fase di ampliamento 2025 ed elenca le misure da adottare, in analogia alla LSIF (art. 4).

Art. 2

Il decreto non è limitato nel tempo, ma si estende fino a realizzazione ultimata. Per predisporre la tempistica occorre tuttavia fissare un ordine entro il quale i lavori si possono realisticamente concludere.

L'esperienza ha però dimostrato che, soprattutto all'inizio di tali progetti, è molto difficile stilare previsioni e scadenze attendibili. Il ritmo dei lavori di ampliamento è inoltre fortemente condizionato dai mezzi disponibili nel FInFer.

Il Consiglio federale deve quindi poter adeguare le relative scadenze di realizzazione qualora si prevedano chiaramente ritardi considerevoli. Una simile disposizione è già stata adottata nella legge sul raccordo RAV. Nel contempo occorre rinunciare a una prescrizione rigida (possibilità di proroga unica di 5 anni) in questo contesto; il Consiglio federale deve poter reagire agli sviluppi con la necessaria flessibilità.

Art. 3

Vista l'entità delle singole fasi di ampliamento i corrispondenti decreti federali sottostanno a referendum facoltativo. Ciò comporta l'affermata legittimazione democratica dei grandi progetti nell'ambito dei trasporti pubblici.

7.5 **Decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria (E)**

Diversamente dal limite di spesa quadriennale per le convenzioni sulle prestazioni, il credito d'impegno ha durata illimitata e, nella sua forma, è conforme alla procedura già adottata per Ferrovia 2000. È vincolato alla fase di ampliamento decisa e al catalogo dei singoli progetti previsti e vige fino a realizzazione ultimata. Il credito d'impegno non sottostà al referendum.

Tabella 12

**Panoramica dei singoli progetti della fase di ampliamento 2025**

| Misure                                                                                 | Investimenti in<br>mio. fr. |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| a. Losanna–Ginevra: potenziamento delle capacità                                       | 330                         |
| b. Ligerz–Twann: potenziamento delle capacità                                          | 390                         |
| c. Basilea-Est (1 <sup>a</sup> tappa), Ergolzthal: potenziamento delle capacità        | 390                         |
| d. Nodo di Berna: potenziamento delle capacità                                         | 620                         |
| e. Berna–Lucerna: aumento delle prestazioni                                            | 60                          |
| f. Zurigo –Coira: potenziamento delle capacità                                         | 160                         |
| g. Contone –Tenero: potenziamento delle capacità                                       | 150                         |
| h. Lugano: potenziamento delle capacità                                                | 100                         |
| i. Diversi investimenti singoli                                                        | 400                         |
| j. Lavori di preparazione per la fase di ampliamento successiva (studi, progettazioni) | 100                         |

| Misure                                                                                                                                                                                                                         | Investimenti in<br>mio. fr. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| k. Impianti d'esercizio                                                                                                                                                                                                        | 400                         |
| l. Ferrovie private (contributo per un aumento delle prestazioni a Vevey–Blonay, Lucerna–Stans/Giswil, Lanquart/Coira–Davos–St. Moritz, Zermatt–Täsch/Fiesch, San Gallo–Rapperswil/Will–Nesslau, Worblaufen–Soletta e riserve) | 400                         |
| <b>Totale</b>                                                                                                                                                                                                                  | <b>3500</b>                 |

## 8 Riperussioni

### 8.1 Riperussioni per la Confederazione

#### **Maggiore fabbisogno di personale presso l'UFT (+1200 per cento)**

Le riperussioni finanziarie per la Confederazione sono illustrate nell'ambito delle spiegazioni relative al nuovo sistema di finanziamento. Si vedano al riguardo anche le riperussioni sul finanziamento speciale per il traffico stradale indicate nel numero 8.6.1.

Il controllo e l'aggiornamento periodico del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), l'elaborazione dei relativi progetti per la successiva fase di ampliamento del PROSSIF e la messa in atto delle corrispondenti decisioni per la pianificazione, la gestione dei progetti, il coordinamento della realizzazione e il controlling richiederanno un trasferimento dei compiti e un accresciuto fabbisogno di coordinamento.

Tale fabbisogno supplementare di personale ammonta complessivamente a un grado d'occupazione pari a circa il 1200 per cento e si giustifica nel seguente modo:

1. *Pianificazione:* nello sviluppare l'offerta PROSSIF con la relativa infrastruttura necessaria, occorre garantire il coordinamento tra la pianificazione del traffico viaggiatori a lunga distanza e il traffico merci nazionali e il traffico regionale. Il coordinamento è effettuato nelle quattro regioni Svizzera occidentale, Svizzera nord-occidentale, Svizzera orientale e Svizzera centrale, che fanno riferimento alle Conferenze regionali della Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP). Il Ticino è integrato nella regione Svizzera centrale e Zurigo nella regione Svizzera orientale. In queste regioni i Cantoni possono fissare «aree funzionali di pianificazione» intercantionali all'interno delle quali vengono effettuate le varie pianificazioni globali del traffico regionale (servizi), dirette dai Cantoni e coordinate con le ferrovie e la Confederazione. In tale contesto viene inoltre assicurato il coordinamento del relativo servizio di trasporto regionale con la pianificazione nazionale diretta dalla Confederazione (offerta del traffico a lunga distanza e del traffico merci nonché ampliamenti dell'infrastruttura). Per le quattro regioni verranno richiesti per l'UFT quattro posti di lavoro, ovvero uno per regione. Per la conduzione delle pianificazioni nazionali l'UFT richiederà un ulteriore posto di lavoro. Il fabbisogno di personale ammonta quindi complessivamente a un grado d'occupazione del 500 per cento.

2. *Attuazione*: l'attuazione delle fasi di ampliamento PROSSIF (pacchetti di progetti) inizierà dopo la decisione del Parlamento con la concretizzazione dei relativi ampliamenti dell'infrastruttura e dell'elaborazione dei progetti preliminari. Nel contempo verranno tuttavia attuati i progetti già approvati in precedenza, quali i raccordi RAV e il SIF, e pianificati i progetti a corto termine per il mantenimento della qualità (rinnovamento e manutenzione). A causa del mutamento delle condizioni quadro e delle esigenze, la programmazione dei singoli progetti può sempre subire cambiamenti che, a loro volta, incidono su altri progetti attuali o previsti. Questi mutamenti e reciproci influssi necessitano di un coordinamento globale gestito centralmente dall'UFT con il coinvolgimento delle ferrovie e dei Cantoni, atto ad assicurare un'ottimizzazione costante del triangolo *offerta, materiale rotabile e infrastruttura* e garantire quindi l'impiego efficiente dei mezzi a disposizione. Il coordinamento diventa più complesso ad ogni fase di ampliamento PROSSIF supplementare (pacchetto) e verrà anch'esso condotto e riunito dall'UFT nelle quattro regioni di pianificazione. Per la gestione dei progetti da realizzare, il controlling degli stessi e il coordinamento durante ogni fase di realizzazione, l'UFT necessita di altri sette posti di lavoro, ossia l'equivalente di un grado d'occupazione del 700 per cento.

### **Possibilità indiretta di compensare il fabbisogno supplementare di personale**

Il fabbisogno supplementare di personale presso l'UFT, quantificabile in un tasso di occupazione del 1200 per cento, non può essere compensato in modo diretto. Il controllo e il coordinamento globale di tutti i processi di pianificazione e realizzazione corrispondono parzialmente a un ambito trasferito dalle FFS alla Confederazione, che deve essere di competenza di un organo preposto. La necessità di tale coordinamento di ordine superiore attesta i cambiamenti nel sistema dell'infrastruttura ferroviaria e deriva dalle seguenti circostanze:

- solo a partire dall'istituzione del Fondo FTP nella metà degli anni Novanta, i grandi investimenti nell'ampliamento della rete ferroviaria hanno potuto beneficiare di importanti mezzi finanziari. In precedenza, così come nei primi anni dopo l'entrata in vigore del corrispondente decreto, venivano pianificati e realizzati simultaneamente solo poche grandi opere di potenziamento della rete ferroviaria; il coordinamento poteva quindi ancora essere curato dalle stesse imprese di trasporto;
- fino al 2005 il Fondo FTP ha finanziato soprattutto grandi progetti di costruzione e ristrutturazione come la nuova tratta Mattstetten–Rothrist (Ferrovia 2000) o le nuove gallerie di base. Con i raccordi RAV e il SIF sono stati decretati nuovi programmi composti complessivamente da oltre 120 singoli progetti, realizzati in modo coordinato durante lo stesso periodo. A questi si aggiungono le fasi di ampliamento PROSSIF, che verranno presumibilmente realizzate a partire dal 2017. Per il mantenimento della qualità sono inoltre necessari interventi edili all'infrastruttura, che a loro volta incidono sulla realizzazione di altri progetti in quanto vi sono reciproche dipendenze. Il processo di pianificazione e realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria è pertanto contraddistinto da una complessità che mai in passato aveva raggiunto tali proporzioni;

- con l’attuazione delle fasi PROSSIF per il potenziamento dell’offerta, in futuro si troveranno sempre in fase di realizzazione circa tre diversi pacchetti di ampliamento dell’infrastruttura contemporaneamente. La necessità di coordinamento descritta non va pertanto considerata come un fatto eccezionale, ma costituirà la regola in quanto conseguenza di un compito permanente dell’UFT;
- conformemente all’articolo 10 LSIF, la pianificazione dell’infrastruttura illustrata nel presente messaggio deve vertere su un’analisi del fabbisogno per l’intera rete, atta a stabilire la richiesta di un aumento dell’offerta di trasporti in tutta la Svizzera e quindi di ampliamenti dell’infrastruttura. Questi ultimi devono assolutamente essere coordinati, tanto sul piano temporale quanto su quello territoriale e finanziario, per l’intera rete, nel frattempo già contraddistinta da elevatissimi tassi di utilizzo. Il coordinamento di cui l’UFT dovrà farsi carico d’intesa con le imprese ferroviarie e i Cantoni riguarda l’offerta e l’infrastruttura per il traffico regionale e a lunga distanza così come per il traffico merci. Questa procedura garantisce un impiego efficiente dei mezzi e consente di minimizzare il rischio di effettuare pianificazioni errate.

Il maggiore fabbisogno di personale in seno all’UFT può essere compensato nel quadro della convenzione sulle prestazioni con le FFS, grazie ai costi di pianificazione ridotti, alle ottimizzazioni e ai risparmi nella costruzione e nell’esercizio.

## **8.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni**

Conformemente al piano di finanziamento, rispetto ad oggi i Cantoni contribuiranno al finanziamento dell’infrastruttura ferroviaria con un importo annuale di 200 milioni di franchi in più. In tal modo non dovranno più partecipare al finanziamento dell’infrastruttura delle ferrovie private (risparmiando 300 milioni di franchi), ma copriranno i costi delle installazioni per il pubblico (per un onere di 500 milioni di franchi). Con questa suddivisione chiara e uniforme a livello nazionale, la soppressione del finanziamento misto per le ferrovie private e il coinvolgimento, prescritto dalla legislazione, dei Cantoni nei processi nazionali di pianificazione, le priorità dei compiti dei Cantoni muteranno senza che occorra in generale prevedere un aumento, ma neppure una riduzione del fabbisogno di personale.

Su determinate tratte, l’ottimizzazione dell’infrastruttura consente di potenziare il traffico regionale con ulteriori offerte. Qualora i corrispondenti trasporti venissero ordinati, le indennità per i Cantoni (e per la Confederazione) aumenterebbero.

In virtù della quota cantonale del 17 per cento, anche i Cantoni approfittano dei maggiori introiti dell’imposta federale diretta, pari a 40 milioni di franchi all’anno e conseguenza diretta dell’introduzione di un limite massimo per la deduzione delle spese di trasporto. L’adeguamento della legge sull’armonizzazione delle imposte dirette offre inoltre ai Cantoni la possibilità, senza tuttavia obbligarli, di definire un limite massimo anche per la deduzione delle spese di trasporto dalle loro imposte sul reddito.

## 8.3

### Ripercussioni sull'economia

#### **Il PROSSIF favorisce la crescita economica della Svizzera**

Il PROSSIF (cfr. n. 6.3.2) tiene conto della domanda attuale e di quella futura dei trasporti, che sarà destinata a crescere; crea inoltre le premesse per incrementare il numero di collegamenti e di posti a sedere. Gli ampliamenti consentono di migliorare l'attrattiva dei trasporti pubblici grazie a collegamenti diretti supplementari e, in singoli casi, anche di aumentare la velocità per migliorare ulteriormente il sistema della rete con i suoi nodi. In tal modo le esigenze dei pendolari potranno essere soddisfatte anche durante le ore di punta e si potrà tenere conto delle necessità del traffico del tempo libero e del turismo.

#### **Il PROSSIF ha ripercussioni positive sul mercato del lavoro**

Nell'ottica dei lavoratori, una buona infrastruttura ferroviaria consente ai pendolari di raggiungere un maggior numero di posti di lavoro. Per i datori di lavoro ciò si traduce in buone possibilità di reclutamento. Il grado di corrispondenza tra domanda e offerta di lavoro dovrebbe rimanere elevato. Grazie alla mobilità dei lavoratori, la disponibilità di manodopera è pertanto ottima, soprattutto nell'ambito del personale specializzato. Tale fattore ha un effetto stabilizzante sui salari e quindi anche sui redditi, incidendo inoltre in modo positivo sul tasso di disoccupazione. In generale viene altresì incentivata la concorrenza tra datori di lavoro.

Dal punto di vista macroeconomico, l'ampliamento dell'infrastruttura deve essere valutato anche alla luce della verità dei costi promossa nell'ambito dei trasporti. Con il nuovo limite massimo per la deduzione delle spese di trasporto dall'imposta federale diretta, si affievolisce l'attuale, incentivo a percorrere quotidianamente lunghe distanze per recarsi al lavoro. I vantaggi fiscali si ridurranno soprattutto per questi pendolari. In tal modo non verranno più incentivate le lunghe distanze dal lavoro e tale tendenza potrà essere contrastata.

## 8.4

### Ripercussioni sulla società

Con l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, il progetto rafforza la coesione sociale della Svizzera, oltre a garantire il finanziamento delle misure nel quadro dell'applicazione della Ldis, influenzando in modo positivo sull'equiparazione dei disabili ma anche degli anziani.

L'introduzione di un limite massimo per la deduzione delle spese di trasporto dall'imposta federale diretta pari a 3000 franchi interesserà circa il 20 per cento dei contribuenti. Di questi, circa il 24 per cento deduce oggi un importo superiore a 9000 franchi per le spese di trasporto. Le deduzioni fiscali dei pendolari che utilizzano l'automobile sono oggi notevolmente più elevate di quelle dei contribuenti che si servono dei trasporti pubblici. Per questi ultimi le ripercussioni saranno pertanto minori.

**Il PROSSIF sostiene gli obiettivi di pianificazione territoriale  
del Consiglio federale**

Il coordinamento di tutte le politiche settoriali d'incidenza territoriale della Confederazione nell'ambito dei trasporti è assicurato dal Piano settoriale dei trasporti. Conformemente agli obiettivi di tale piano, la funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria per la società e l'economia va mantenuta e occorre in particolare migliorare la qualità dei collegamenti tra i centri. Proprio questi obiettivi costituiscono un aspetto chiave del presente progetto. L'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria favorisce gli obiettivi di pianificazione territoriale della Confederazione in quanto il potenziamento delle capacità assicura il mantenimento di collegamenti efficienti per il traffico merci e viaggiatori a lunga distanza, oltre ad un'elevata affidabilità dei trasporti.

**Il FAIF contribuisce a contenere gli svantaggi della crescita decentralizzata  
degli insediamenti**

Poiché con l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria i tempi di percorrenza si riducono solo in modo puntuale, le ripercussioni sulla dimensione geografica dei settori di mercato sono limitate. Il miglioramento qualitativo della raggiungibilità produce tuttavia un effetto di contenimento dei costi di acquisizione delle aziende (soprattutto a livello di personale), poiché alla prevista crescita della domanda nel traffico pendolari si contrappone un'offerta adeguata. Occorre tuttavia prevedere un aumento graduale dei costi per il pendolarismo.

Per quanto riguarda il sistema di distribuzione delle aziende, vi saranno probabilmente degli effetti nelle prestazioni a diretto contatto con i clienti, quali ad esempio i servizi commerciali, dal momento che in questi settori la mobilità è una componente fissa dei modelli commerciali.

**Ripercussioni sul piano energetico e sulle emissioni di CO<sub>2</sub>**

Con la realizzazione della fase di ampliamento 2025 per un importo di circa 3,5 miliardi di franchi e il corrispondente miglioramento dell'offerta, la circolazione dei treni registrerà un aumento. Il previsto aumento del traffico ferroviario causerà un incremento del fabbisogno di elettricità pari a circa 47 GWh all'anno. Attualmente tale fabbisogno per l'esercizio della rete ferroviaria in Svizzera ammonta annualmente a circa 2400 GWh. Il maggiore consumo di elettricità si traduce quindi in un aumento di quasi il 2 per cento, corrispondente al consumo di 12 500 economie domestiche medie.

Mentre con ogni probabilità il consumo di elettricità aumenterà, le ripercussioni sul consumo di carburante sono incerte a causa dei vari fattori d'incidenza sullo stesso: da un lato il TIM diventa più attrattivo a causa dell'aumento dei prezzi dei trasporti pubblici, dall'altro il miglioramento dell'offerta ferroviaria comporterà un trasferimento parziale del traffico dalla strada alla rotaia. A lungo termine l'introduzione di un limite massimo per la deduzione delle spese di trasporto dei pendolari potrebbe inoltre causare un leggero freno alla domanda di trasporti, soprattutto su strada. Non è tuttavia possibile quantificare l'effetto netto di questi fattori sul lungo termine.

Attualmente, in Svizzera, il 75 per cento della corrente di trazione viene prodotta da forza idrica. Il maggiore consumo di elettricità causerà pertanto un aumento insignificante delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

**8.6                                      Ripercussioni sull’infrastruttura stradale  
e sul suo finanziamento**

**8.6.1                                    Ripercussioni sul finanziamento speciale  
per il traffico stradale**

Fino al rimborso completo dell’anticipo del Fondo FTP confluiranno annualmente nel FInFer in media dai 250 ai 300 milioni di franchi provenienti dagli introiti dell’imposta sugli oli minerali. L’importo effettivo dipenderà dall’evoluzione delle entrate, ossia dalle future aliquote fiscali, e dall’apposita indicizzazione speciale dell’importo massimo.

Rispetto alla situazione attuale, in base alla quale giungono a termine presumibilmente entro il 2026, diminuendo nel frattempo costantemente, mezzi dell’imposta sugli oli minerali pari al massimo a un quarto dei costi della NFTA, il FSTS dovrà farsi carico annualmente di un maggior onere pari a circa 200–250 milioni di franchi<sup>55</sup>. Mentre con l’attuale situazione il FSTS registrerebbe una lacuna di finanziamento annua pari ad almeno 1,2 miliardi di franchi, con il progetto FAIF la lacuna aumenta fino a quasi 1,5 miliardi di franchi all’anno entro il 2030. Questo importo tiene conto del fatto che i contributi del FSTS al Fondo FTP (un quarto dei costi della NFTA) sono ora versati al FInFer.

A partire dal 2030 il FInFer non beneficerà più di versamenti dal FSTS; rispetto al progetto posto in consultazione, quest’ultimo sarà sgravato da un onere di 250–300 milioni di franchi all’anno. Il carico causato dal progetto FAIF sul FSTS è nettamente inferiore di quello provocato dall’iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». Rispetto al FAIF, con l’iniziativa popolare l’attuale lacuna di finanziamento aumenterebbe di circa 1,1 miliardi di franchi, raggiungendo oltre 2,5 miliardi di franchi all’anno (cfr. allegato 1).

*Tabella 13*

**Confronto onere FSTS 2016–2040**

| Scenario: | FAIF                                                                                      | Iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»                                                                                                       | Status quo                                  |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Importo:  | 4,1 mia. fr.                                                                              | 34,4 mia. fr.                                                                                                                                        | 0,9 mia. fr.                                |
| Base:     | 9 % dell’imposta sugli oli minerali fino al termine del rimborso dell’anticipo (ca. 2030) | 50 % degli introiti vincolati dell’imposta sugli oli minerali (a tempo indeterminato); i mezzi per i grandi progetti finanziari sono stati sottratti | 1/4 dei costi della NFTA fino al 2026 circa |

<sup>55</sup> Conformemente al presente calcolo, ossia con la pronosticata diminuzione degli introiti dell’imposta sugli oli minerali e l’attuale supplemento dell’imposta sugli oli minerali di 0,3 franchi per litro. Se il supplemento viene incrementato per coprire la lacuna di finanziamento, aumentano anche i contributi del FSTS al FInFer.

Gli introiti della TTPCP destinati al fondo non gravano sul FSTS poiché non sono parte integrante dello stesso. Essi confluiranno nel fondo FTP fino al 2030 sia con la situazione attuale che con l'iniziativa «Per i trasporti pubblici». In seguito questi fondi rientreranno nel bilancio generale della Confederazione e saranno impiegati, come previsto dalla loro destinazione originaria, «per coprire le spese connesse al traffico stradale».

## **8.6.2                    Ripercussioni sull'ampliamento dell'infrastruttura stradale**

Le ripercussioni degli investimenti del PROSSIF sul vettore strada sono state esaminate con il modello di simulazione del traffico su scala nazionale (VM DATEC) e valutate con lo strumento «Indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria (NIBA)».

### **Grazie al PROSSIF non occorrerà rinunciare agli investimenti per le strade nazionali**

Sia nel traffico stradale che in quello ferroviario, i problemi di capacità si verificano durante gli orari di punta. Difficilmente l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria potrà contribuire a risolvere i problemi degli imbottigliamenti sulle strade. Il lieve decongestionamento della strada, favorito dall'offerta di trasporti su rotaia, sarà a sua volta compensato da un aumento generalizzato del traffico.

La realizzazione dei progetti di ampliamento delle strade nazionali proposti a titolo aggiuntivo nel Messaggio concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità <sup>56</sup> (modulo 2) incrementerà l'attrattiva del vettore strada. Se una parte del traffico venisse trasferito alla strada, i benefici derivanti dal miglioramento dell'offerta previsti dal PROSSIF diminuirebbero in modo assai limitato. L'ulteriore ampliamento delle strade nazionali non potrebbe dal canto suo compensare l'aumento, stimato a circa il 60 per cento, della domanda nel traffico viaggiatori ferroviario previsto entro il 2030.

Gli ampliamenti di entrambi i vettori di trasporto, strada e ferrovia, non sono in concorrenza. L'utilità dei relativi progetti non è messa in dubbio. Come confermato dalle analisi effettuate in precedenza nell'ambito dei lavori concernenti l'iniziativa AVANTI, dei messaggi concernenti la panoramica FTP e del programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali, il traffico sulle strade nazionali e il traffico viaggiatori ferroviario hanno funzioni diverse.

## **9                            Programma di legislatura**

Il presente progetto è indicato nell'obiettivo 4 (ottimizzare l'efficienza e l'impiego dell'infrastruttura) del programma di legislatura 2007–2011<sup>57</sup> sotto forma di provvedimento (elaborazione di opzioni di ampliamento per il futuro sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e di possibilità di finanziamento) ed è inoltre annunciato nelle

<sup>56</sup> FF 2009 7301

<sup>57</sup> FF 2008 7469, in particolare pag. 7471

grandi linee con il titolo «Messaggio concernente lo sviluppo futuro dei progetti ferroviari (SIF 2)».

## **10 Aspetti giuridici**

### **10.1 Costituzionalità e legalità**

L'elemento centrale del presente testo è il controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» (decreto federale B) che chiede l'introduzione di due nuovi articoli costituzionali (art. 81a e art. 87a), l'adeguamento di altre disposizioni (art. 85 e 130) e dell'articolo 196 numero 3 (disposizione transitoria). Tutte queste modifiche sono intrinsecamente connesse (finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria) e rispettano pertanto l'unità materiale.

Le modifiche previste del diritto ferroviario si basano sulle disposizioni costituzionali indicate nell'ingresso delle corrispondenti leggi.

La nuova legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria verte sulla nuova versione dell'articolo 87a Cost. (Infrastruttura ferroviaria).

Il decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria (decreto D) fa capo all'articolo 48c della revisione della legge sulle ferrovie, mentre il decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria (decreto E) è retto dall'articolo 58 della stessa legge.

### **10.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

Gli impegni internazionali della Svizzera nel settore ferroviario si rifanno innanzitutto all'Accordo del 21 giugno 1999<sup>58</sup> tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri). Tale accordo è focalizzato sulla politica svizzera di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia e con essa sull'ampliamento degli assi di transito nord-sud (Nuova ferrovia transalpina NFTA). Oltre a questo accordo la Svizzera ha concluso con i Paesi confinanti una serie di convenzioni che assicurano il coordinamento dei lavori nazionali nell'ambito dei trasporti ferroviari. Il 6 settembre 1996<sup>59</sup> la Germania e la Svizzera hanno firmato l'Accordo sulla garanzia della capacità delle linee d'accesso nord alla nuova ferrovia transalpina (NFTA) in Svizzera. Con la Francia è stata stipulata la Convenzione del 5 novembre 1999<sup>60</sup> relativa al raccordo della Svizzera alla rete ferroviaria francese e in particolare alle linee ad alta velocità. Con l'Italia è stata sottoscritta la Convenzione del 2 novembre 1999<sup>61</sup> concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta velocità, mentre con

<sup>58</sup> RS 0.740.72

<sup>59</sup> RS 0.742.140.313.69

<sup>60</sup> RS 0.742.140.334.97

<sup>61</sup> RS 0.742.140.345.43

l'Austria e il Principato del Liechtenstein è stata stipulata la Convenzione del 14 settembre 2007<sup>62</sup> sulla cooperazione per il futuro sviluppo del settore ferroviario.

I lavori nei principali cantieri delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri sono già a buon punto. La galleria di base del Lötschberg è in funzione dal 2007. Nell'autunno 2010 è caduto l'ultimo diaframma nella galleria di base del San Gottardo. È chiaro sin d'ora che la NFTA potrà esplicare tutti i suoi effetti unicamente se sul lungo termine verranno potenziate anche le linee di accesso. La soluzione proposta, concernente un finanziamento durevole, consente alla Svizzera di ottemperare ai suoi impegni e di rispettare altresì il rispetto dei contratti bilaterali. Per l'alimentazione del fondo, la TTPCP svolge un ruolo chiave del tutto in linea con le disposizioni dell'UE.

### **10.3                      Forma dell'atto legislativo**

Il progetto costituzionale (decreto B) costituisce il controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». Se quest'ultima non verrà ritirata, il decreto sarà sottoposto al voto del popolo e dei Cantoni conformemente all'articolo 139b Cost. in concomitanza con l'iniziativa popolare

La legge federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (inclusa la nuova legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria) costituisce un cosiddetto atto mantello. Una simile riunione di progetti di legge è ammessa purché siano intrinsecamente connessi in modo da poter entrare in vigore, come in questo caso, come pacchetto unico. L'atto mantello sottostà al referendum facoltativo.

Le modifiche legislative proposte, e la nuova legge federale richiesta con l'atto mantello, possono entrare in vigore unicamente se il progetto di modifica della Costituzione (decreto federale B) è approvato da popolo e Cantoni (cfr. n. III del decreto C).

Poiché sul piano legislativo il progetto di modifica della Costituzione e il diritto di esecuzione sono strettamente correlati, come previsto dall'articolo 195 Cost., anche la modifica di quest'ultima non dovrà entrare in vigore subito. Il Consiglio federale dovrebbe piuttosto far entrare in vigore il progetto di modifica costituzionale temporaneamente agli atti legislativi. Per non limitare le possibilità di referendum dell'atto mantello, quest'ultimo verrà pubblicato nel Foglio federale solo dopo che il progetto di modifica della Costituzione sarà stato accettato da popolo e Cantoni. Il termine di referendum decorrerà a partire da quel momento.

Il decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 ai sensi della revisione della legge sulle ferrovie (decreto D) non comporta l'emanazione di norme di diritto. Sottostà però al referendum facoltativo ai sensi dell'articolo 141 capoverso 1 lettera c Cost. in combinato disposto con l'articolo 48c capoverso 1 della revisione della legge sulle ferrovie. Per garantire il diritto di referendum contro il decreto federale, quest'ultimo dovrà essere pubblicato nel Foglio federale quando la relativa modifica di legge sarà entrata in vigore.

<sup>62</sup> RS 0.742.140.316.34

Il decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 (decreto E) è un decreto federale semplice, che non sottostà a referendum.

#### **10.4 Subordinazione al freno delle spese**

Il freno delle spese serve a disciplinare la politica della spesa pubblica della Confederazione. A partire da un determinato importo, l'Assemblea federale deve approvare le spese a maggioranza qualificata. Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 lettera b della Cost., i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie che implicano nuove uscite uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi richiedono il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera. Poiché in questo caso tali importi sono ampiamente superati, il freno delle spese è applicato a tutte le uscite per l'infrastruttura ferroviaria.

#### **10.5 Rispetto dei principi della legge sui sussidi**

Sia che vengano destinati al mantenimento della qualità e all'esercizio che all'ampliamento, i mezzi del nuovo FInFer costituiscono dei sussidi. Per tale ragione si applicano le disposizioni della legge del 5 ottobre 1990<sup>63</sup> sui sussidi (LSu), i cui principi non sono messi in discussione dalle disposizioni proposte.

#### **10.6 Delega di poteri legislativi**

Secondo l'articolo 57 capoverso 8 Lferr, il Consiglio federale disciplina i dettagli del finanziamento delle installazioni per il pubblico, soprattutto delimitando tali installazioni rispetto alla rimanente infrastruttura. Questa delega garantisce la certezza del diritto (cfr. spiegazioni al n. 6).

L'articolo 58d Lferr autorizza il DATEC ad emanare disposizioni esecutive concernenti la supervisione delle prestazioni, dei costi, delle finanze e delle scadenze relativi alle misure approvate per l'ampliamento dell'infrastruttura. Questa delega riprende l'attuale articolo 14 capoverso 2 LSIF.

## Glossario

|                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bilancio ordinario            | Diversamente dai grandi progetti ferroviari finanziati attraverso il Fondo FTP, i contributi per l'esercizio e gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria e per la promozione del traffico merci ferroviario, così come i contributi per l'esercizio del traffico viaggiatori regionale, sono attualmente finanziati attraverso il bilancio ordinario.                         |
| Comitato direttivo            | Organo incaricato del coordinamento di questioni di pianificazione strategiche.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Conto di finanziamento        | Parte integrante del consuntivo della Confederazione; espone le uscite e le entrate dell'esercizio ed è lo strumento centrale di gestione globale delle finanze della Confederazione.                                                                                                                                                                                                |
| Convenzione di attuazione     | Accordo tra la Confederazione e le imprese ferroviarie o le società costruttrici sulla realizzazione dei → potenziamenti.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Convenzione sulle prestazioni | Accordo tra la Confederazione, i Cantoni (in determinati casi) e le imprese ferroviarie in cui le prestazioni da fornire e le indennità e gli aiuti finanziari previsti per tale scopo sono definiti in anticipo e in modo vincolante.                                                                                                                                               |
| Corridoio                     | Area di pianificazione di una tratta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Costi d'esercizio             | Costi dovuti all'esercizio dell'infrastruttura, ossia alla gestione del traffico, alla telecomunicazione e all'alimentazione elettrica 50Hz. Sono esclusi gli ammortamenti degli impianti. Vanno distinti dai costi per la → Manutenzione dell'infrastruttura.                                                                                                                       |
| Costi susseguenti             | → Costi d'esercizio e costi per il → Mantenimento della qualità in seguito alla messa in esercizio e all'attivazione di investimenti.                                                                                                                                                                                                                                                |
| Credito complessivo           | Riunisce più crediti d'impegno.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Credito d'impegno             | Se devono essere contratti impegni finanziari la cui durata supera l'anno di preventivo occorre chiedere un credito d'impegno. Ciò è segnatamente il caso per progetti di costruzione e acquisti di immobili, per programmi di sviluppo e di acquisizione, per l'assegnazione di sussidi pagabili soltanto in esercizi futuri, per l'assunzione di fidejussioni e di altre garanzie. |
| Credito di preventivo         | Credito di preventivo (già credito di pagamento) approvato dal Parlamento per effettuare una certa spesa.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Credito quadro                | Credito d'impegno con uno scopo definito genericamente. L'autorizzazione a ripartire tra singoli crediti d'impegno il credito stanziato è delegata dalle Camere federali al Consiglio federale o alle unità amministrative.                                                                                                                                                          |

|                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Decreto FTP                                          | Decreto federale accettato dal popolo e dai Cantoni il 29 novembre 1998 concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura e dei trasporti pubblici (FTP), che disciplina il finanziamento dei quattro grandi progetti relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie svizzere: Ferrovia 2000, NFTA, raccordo alla rete ad alta velocità e risanamento fonico.                                                          |
| Flusso del traffico principale                       | In un collegamento tra due punti, la direzione in cui in un determinato intervallo di tempo è richiesta una maggiore capacità di trasporto rispetto alla direzione opposta; nel traffico pendolare per esempio il flusso di traffico principale è diverso al mattino e alla sera (viaggio verso e dal posto di lavoro).                                                                                                                                                      |
| Fondo FTP                                            | Fondo a tempo determinato per il finanziamento dei progetti FTP (decreto federale e regolamento del fondo del 9 ottobre 1998), alimentato dall'IVA, dalla TTPCP e dalla tassa sugli oli minerali. Il fondo può indebitarsi. Ai fini del preventivo, il Fondo FTP non è considerato un fondo speciale, ma una forma di finanziamento speciale; esso è gestito al di fuori del conto di finanziamento, sebbene le entrate e le uscite siano contabilizzate tramite tale conto. |
| Gestore dell'infrastruttura                          | Impresa o settore di un'impresa responsabile della costruzione e dell'esercizio di un'infrastruttura ferroviaria.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Imprese di trasporto ferroviarie/imprese ferroviarie | Le imprese di trasporto ferroviarie forniscono prestazioni di trasporto nel traffico merci e viaggiatori.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Installazioni per il pubblico                        | Gli impianti che consentono ai viaggiatori di accedere alla ferrovia, disciplinati nell'articolo 62 capoverso 3 Lferr. Essi comprendono in particolare i marciapiedi e le relative coperture, l'arredo dei marciapiedi, gli accessi, i sottopassaggi, ecc.                                                                                                                                                                                                                   |
| Indennità                                            | Prestazioni finanziarie concesse a terzi dalla Confederazione e dai Cantoni. Corrispondono a un compenso per prestazioni ordinate e concordate con un'impresa di trasporto. Le indennità comprendono contributi all'esercizio e agli ammortamenti.                                                                                                                                                                                                                           |
| Infrastruttura ferroviaria                           | In base all'articolo 62 capoverso 1 Lferr (legge sulle ferrovie; RS 742.101) l'infrastruttura ferroviaria comprende le costruzioni, gli impianti e le installazioni che devono essere utilizzati in comune nell'ambito dell'accesso alla rete, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. la via di corsa;</li> <li>b. gli impianti di alimentazione elettrica, segnatamente le sottostazioni e i raddrizzatori;</li> </ul>                                   |

- c. gli impianti di sicurezza;
- d. le installazioni per il pubblico;
- e. gli impianti di carico pubblici;
- f. le stazioni di smistamento, compresi i locomotori di smistamento;
- g. gli edifici di servizio e i locali necessari per la manutenzione e l'esercizio dell'infrastruttura secondo le lettere a.–f.

Inoltre, in virtù dell'articolo 62 capoverso 2 Lferr possono far parte dell'infrastruttura altre costruzioni, impianti e installazioni.

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Limite degli anticipi      | Limitazione della concessione dei mutui di tesoreria al Fondo FTP provenienti dal conto capitale della Confederazione.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Limite di spesa            | Importo massimo del credito di preventivo, stabilito per un periodo pluriennale, che necessita dell'approvazione del Parlamento. In relazione alla convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS: quadro finanziario stabilito per il finanziamento dell'infrastruttura delle FFS per un periodo di quattro o di due anni.                                                                                                                                                                           |
| Mantenimento della qualità | Termine generico per → manutenzione e → rinnovo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Manutenzione               | Misure per la vigilanza, la manutenzione e il ripristino, che garantiscono il riutilizzo degli impianti esistenti senza prolungare la durata d'utilizzo indicata dai tassi d'ammortamento.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Mobility pricing           | Tasse sul traffico orientate all'utenza (trasporti pubblici e trasporto individuale motorizzato) allo scopo di gestire la domanda di mobilità. Il mobility pricing mira di fatto a due obiettivi: primo, finanziare l'infrastruttura e l'esercizio dei trasporti e secondo, gestire sia la domanda all'interno di un unico vettore di trasporto sia il comportamento intermodale. (cfr. «USTRA: Road Pricing und Mobility Pricing in der Schweiz – ein Überblick»; <i>disponibile solo in francese e tedesco</i> ). |
| Mutui                      | Aiuti finanziari concessi a condizioni di favore o anche mutui a interesse variabile, rimborsabili condizionatamente. Tali mutui sono concessi alle ferrovie per esempio per investimenti necessari all'esercizio che non è possibile effettuare con fondi di ammortamento. I mutui soggetti a interessi a tasso variabile e rimborso condizionato devono essere rimborsati dalle imprese ferroviarie senza corresponsione di interessi; sono fatti salvi casi eccezionali chiaramente stabiliti.                   |

|                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nodo ferroviario 00/30 e 15/45      | Stazione in cui i treni (e gli autobus) giungono secondo uno schema regolare poco prima dei minuti 00 e 30 o dei minuti 15 e 45, permettendo così le coincidenze reciproche; i treni ripartono pochi minuti dopo.                                                                                                |
| Nodo ferroviario secondario         | Stazione che non è servita contemporaneamente da tutte le linee del traffico viaggiatori; è prevista una coincidenza tra tutti i treni ad orario cadenzato che si fermano in tali stazioni. I nodi secondari risultano da considerazioni tecniche relative all'orario e cambiano più spesso dei nodi principali. |
| Nodo principale                     | Nodo 00/30 con coincidenza del traffico a lunga distanza.                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Potenziamento                       | Si effettuano investimenti di potenziamento per riequipaggiare e/o ampliare impianti già esistenti o costruire nuovi impianti che consentono di aumentare la capacità di utilizzo dell'impianto. Va distinto da → rinnovo e da → manutenzione.                                                                   |
| Preventivo ordinario                | Cfr. la voce <i>conto di finanziamento</i> .                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Prezzo della traccia                | Prezzo che l'impresa di trasporto ferroviaria deve pagare al gestore dell'infrastruttura ferroviaria per l'utilizzazione di una traccia (detto anche «rimunerazione»).                                                                                                                                           |
| Principio dei nodi ferroviari       | Principio secondo cui i treni (e gli autobus) giungono ai nodi ferroviari con cadenza oraria o semioraria (o nei minuti 15 e 45) e ripartono poco dopo; in tal modo i passeggeri beneficiano della massima possibilità di coincidenze con tempi minimi di trasbordo.                                             |
| Principio territoriale              | Principio secondo cui la pianificazione, il finanziamento e la costruzione dell'infrastruttura sono di competenza dello Stato interessato.                                                                                                                                                                       |
| Progetti FTP                        | I grandi progetto ferroviari definiti nel decreto federale FTP: Ferrovia 2000 (incluso il SIF), NFTA, raccordo alla rete ad alta velocità, risanamento fonico delle ferrovie svizzere.                                                                                                                           |
| Raccordo alla rete ad alta velocità | Raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità.                                                                                                                                                                                                                  |
| Rinnovo                             | Investimenti destinati a sostituire, per motivi tecnici o temporali, un impianto al fine di mantenere l'infrastruttura in buono stato e di adattarla alle esigenze del traffico e allo stato della tecnica. Va distinto da → potenziamento.                                                                      |
| Simulazione del fondo               | Strumento per la gestione di un fondo, per la vigilanza sul limite di anticipo, per la simulazione delle varianti (analisi di sensibilità) delle entrate, delle spese o dei parametri del fondo.                                                                                                                 |
| Tempo di percorrenza tecnico        | Tempo impiegato da un treno per il collegamento diretto (escluse le fermate) tra due punti.                                                                                                                                                                                                                      |

|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tempo di percorrenza/<br>tempo di viaggio | Tempo complessivo impiegato da un viaggiatore per percorrere il tragitto tra due punti (incl. le fermate e i cambiamenti di treno).                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Tempo di sistema                          | Tempo di percorrenza tecnico tra due nodi (è sempre arrotondato al quarto d'ora superiore). Il tempo di sistema è superiore al tempo di percorrenza effettivo poiché comprende anche la fermata (per la tratta Berna–Zurigo, il tempo di percorrenza tecnico è ad esempio di 56 minuti, mentre il tempo di sistema è di 60 minuti).                                                     |
| Traccia                                   | Intervallo di tempo all'interno dell'orario durante il quale un treno può percorrere una determinata tratta.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Traccia di sistema                        | Numero di tracce disponibili per ora e direzione durante l'intero arco della giornata.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Traffico a lunga distanza                 | Traffico ferroviario nazionale e internazionale tra centri autofinanziato, ossia che non fruisce di indennità.                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Traffico regionale                        | Traffico all'interno di una regione (fatto salvo il traffico esclusivamente locale) e traffico con regioni vicine (anche estere), per il quale sono versate indennità. Le linee del traffico regionale devono essere in esercizio tutto l'anno avendo una funzione di collegamento. Il traffico regionale si svolge su binari, strada (autobus) e, in singoli casi, battelli o funivie. |
| Tratta di accesso                         | Tratta che serve principalmente al servizio di traffico affluente (ad es. verso la NFTA).                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

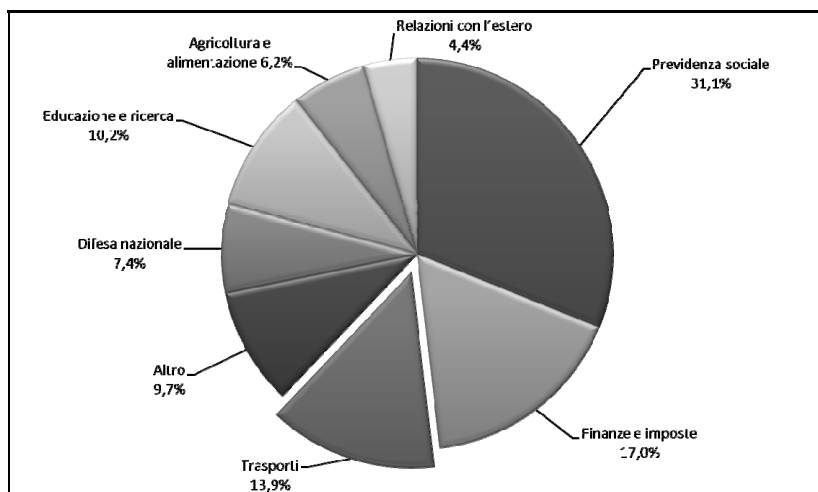
## Panoramica generale sul finanziamento dei trasporti

### Contenuti

- Uscite della Confederazione per settore nel 2010
- Panoramica del finanziamento di strada e ferrovia (flussi finanziari della Confederazione nel 2010)
- Attuale sistema di finanziamento dei trasporti pubblici (flussi finanziari della Confederazione nel 2010)
- Panoramica del finanziamento speciale per il traffico stradale (flussi finanziari della Confederazione nel 2010)
- Panoramica dei flussi finanziari dal 1950 al 2010 con spiegazioni
- Situazione relativa al finanziamento speciale per il traffico stradale
  - conformemente alla situazione attuale,
  - con l'iniziativa «Per i trasporti pubblici»,
  - con il progetto FAIF.

Figura 14

### Uscite della Confederazione per settore nel 2010



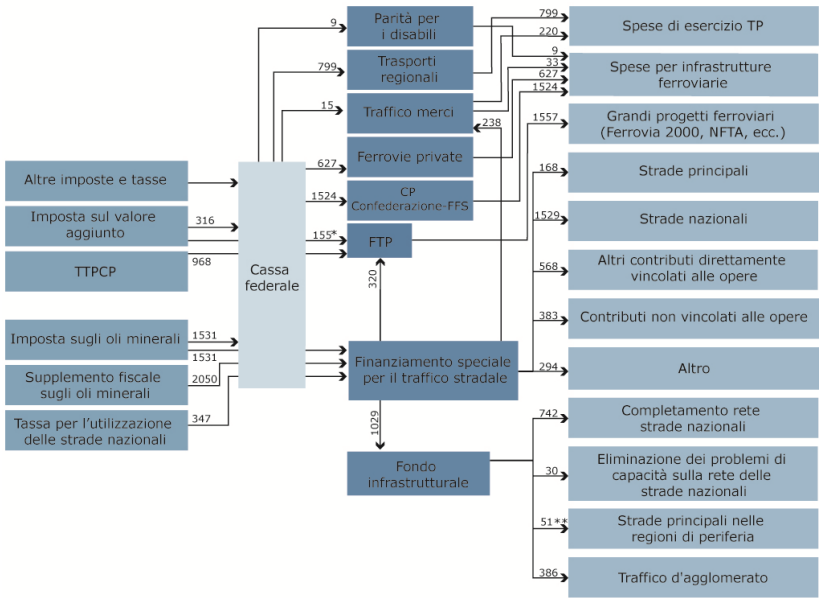
Fonte: [www.efv.admin.ch/i/index.php](http://www.efv.admin.ch/i/index.php) – Documentazione – Cifre e fatti – Rendiconto finanziario – Le finanze della Confederazione in breve (C2010)

Figura 15

Panoramica del finanziamento di strada e ferrovia  
(flussi finanziari della Confederazione nel 2010)

Provenienza mezzi finanziari

Impiego mezzi finanziari

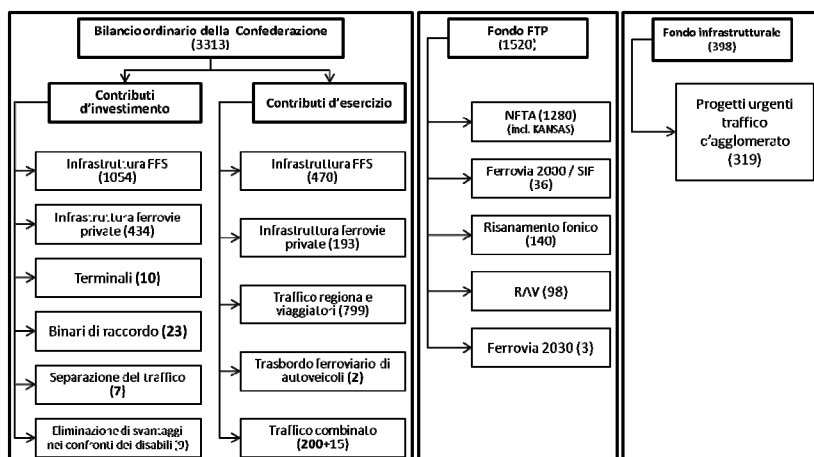


\* Prefinanziamento (credito complessivo 7,5 miliardi di CHF)  
\*\* Versamento iniziale (una tantum)  
\*\*\* Incl. compensazione mezzi TTPCP mancanti

Fonte: Consiglio federale (2011), Conto di Stato 2010  
© Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Fonte: [www.are.admin.ch/index.html?lang=it](http://www.are.admin.ch/index.html?lang=it) – Temi – Politica dei trasporti – Finanziamento

**Attuale sistema di finanziamento dei trasporti pubblici  
(flussi finanziari della Confederazione nel 2010)**

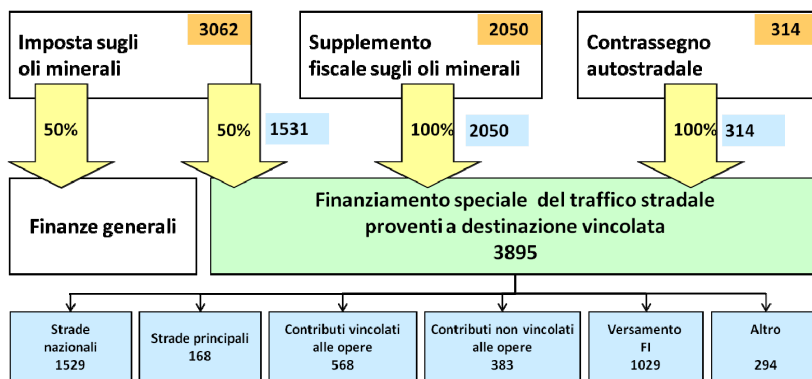


Uscite Confederazione 2010 (in milioni di franchi)

I proventi a destinazione vincolata derivanti dall'imposta sugli oli minerali sono indicati in grassetto.

Figura 17

### Panoramica del finanziamento speciale per il traffico stradale (flussi finanziari della Confederazione nel 2010)



Fonte: Ufficio federale delle strade

## Panoramica dei flussi finanziari dal 1950 al 2010

| Impiego                                                            | Dal             | al   | Contributi complessivi del FSTS (in mio.) <sup>1</sup> | Contributi complessivi della TTPCP / TFTP (in mio.) <sup>1</sup> | Commento / motivazione del flusso finanziario<br>Le spiegazioni delle note a piè di pagina sono indicate nella tabella successiva.                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------|-----------------|------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                    | 1950 risp. 1959 | 1965 | –                                                      | –                                                                | Nessun flusso finanziario strada-ferrovia. Il FSTS esiste solo dal 1959.                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Passaggi a livello                                                 | 1966            | 1984 | (291)                                                  | –                                                                | I fondi del FSTS coprono unicamente i costi del vettore strada legati al risanamento dei passaggi a livello. <sup>2</sup>                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Legge federale concernente i dazi sui carburanti (dal 1985)</b> |                 |      |                                                        |                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Passaggi a livello e separazione della circolazione                | 1985            | 2010 | (550) strada<br>550 rotaia                             |                                                                  | Prevenzione di incidenti gravi con la separazione della circolazione stradale da quella ferroviaria <sup>3</sup> . Miglioramento dei flussi di traffico. I costi concernono in parti uguali le misure per la strada e quelle per la ferrovia.                                                                                                                                     |
| Binari di raccordo privati                                         | 1985            | 2010 | 430                                                    |                                                                  | I binari di raccordo sono sovvenzionati per ridurre il numero e il volume dei trasporti su gomma. <sup>4</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Trasporto combinato <sup>5</sup>                                   | 1985            | 2010 | 3622 di cui<br>(364) Rola                              |                                                                  | Contributo agli interessi della politica ambientale e dei trasporti. Le basi legali sono state create con una revisione della Costituzione (art. 36 <sup>ter</sup> , vecchia Costituzione federale) <sup>6</sup> .                                                                                                                                                                |
| Trasporto di veicoli a motore accompagnati                         | 1985            | 2010 | (360)                                                  |                                                                  | Importanza per le regioni di montagna del carico di autoveicoli attraverso le gallerie ferroviarie alpine <sup>7</sup> e sostituzione dell'autostrada tra Wimmis e Sion (la galleria del Rawil), originariamente prevista, con il servizio di treni navetta della galleria di base del Lötschberg. Per tale ragione questi contributi devono essere attribuiti al vettore strada. |
| Posteggi presso le stazioni ferroviarie                            | 1985            | 1996 | 109                                                    |                                                                  | Promozione dell'utilizzo della ferrovia tramite Park + Rail per alleggerire il traffico stradale.                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Preparativi AlpTransit Lötschberg e San Gottardo                   | 1993            | 1997 | 159                                                    |                                                                  | I tunnel di base del Lötschberg e del San Gottardo assorbono anche il traffico stradale (soprattutto i trasporti combinati). Per questa ragione viene fissato un cofinanziamento attraverso il FSTS del 25 %. <sup>7</sup>                                                                                                                                                        |

| Impiego                                                                                             | Dal         | al          | Contributi complessivi del FSTS (in mio.) <sup>1</sup> | Contributi complessivi della TTPCP / TFTP (in mio.) <sup>1</sup> | Commento / motivazione del flusso finanziario<br>Le spiegazioni delle note a piè di pagina sono indicate nella tabella successiva.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fondo FTP (dal 1998)</b>                                                                         |             |             |                                                        |                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Versamenti nel Fondo FTP dal FSTS per la NFTA                                                       | 1998        | 2010        | 3560                                                   |                                                                  | Trasferimento alla rotaia del traffico pesante in transito attraverso le Alpi per salvaguardare l'ambiente e decongestionare le strade. <sup>8</sup> Il tunnel di base del Lötschberg rimpiazza inoltre la soluzione che prevedeva una galleria attraverso il Rawil. I contributi del FSTS sono limitati, come prima dell'introduzione del Fondo FTP, a una percentuale del 25 % <sup>9</sup> dei costi della NFTA. |
| Versamenti nel Fondo FTP dalla TFTP / TTPCP per NFTA, Ferrovia 2000 / SIF, RAV e risanamento fonico | 1998        | 2010        |                                                        | 7455                                                             | I grandi progetti ferroviari salvaguardano l'ambiente e decongestionano le strade. Essi costituiscono la premessa per il trasferimento alla rotaia del traffico pesante in transito attraverso le Alpi. <sup>10</sup>                                                                                                                                                                                               |
| <b>Legge sul fondo infrastrutturale (dal 2008)</b>                                                  |             |             |                                                        |                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Versamento nel Fondo infrastrutturale                                                               | 2008        | 2010        | 1052                                                   |                                                                  | Migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati. Sono indicati unicamente i prelievi destinati alla copertura dei costi per le infrastrutture ferroviarie dei progetti nell'ambito del traffico d'agglomerato. <sup>11</sup>                                                                                                                                                               |
| <b>Totale</b>                                                                                       | <b>1966</b> | <b>2010</b> | <b>9118</b> <sup>12</sup>                              | <b>7455</b>                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

## Spiegazioni relative alla tabella «Panoramica dei flussi finanziari dal 1950 al 2010»

- <sup>1</sup> Importi nominali
- <sup>2</sup> Decreto federale del 21 febbraio 1964 concernente il sussidiamento della soppressione dei passaggi a livello o dell'adozione di misure di sicurezza, articolo 2.
- <sup>3</sup> Materiale di voto della votazione popolare del 27 febbraio 1983 sul decreto federale sul nuovo disciplinamento dei dazi sui carburanti. La soppressione dei passaggi a livello o l'adozione di misure di sicurezza e la separazione della circolazione, ovvero la separazione fisica del traffico ferroviario da quello stradale (soprattutto per le ferrovie regionali e suburbane, quali ad esempio Wyntental- und Suhrentalbahn, Seetalbahn, ecc.) sono state finanziate attraverso il finanziamento speciale per il traffico stradale nella misura del 40–80 per cento dei costi complessivi. I costi computabili sono di regola stati attribuiti in parti uguali alla strada e alla ferrovia. La sovvenzione deve quindi essere assegnata in parti uguali alla strada e alla ferrovia.
- <sup>4</sup> Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (RS 725.116.2, LUMin – in precedenza legge federale del 22 marzo 1985 concernente i dazi sui carburanti).
- <sup>5</sup> Comprende: investimenti nel corridoio Huckepack, contributi ai terminali del trasporto combinato, indennità d'esercizio per la strada viaggiante e il traffico combinato non accompagnato.
- <sup>6</sup> Votazione popolare del 27 marzo 1983. Il messaggio relativo alla legge concernente i dazi sui carburanti del 13 marzo 1984 recitava: *«I contributi in favore del traffico combinato e del trasporto di autoveicoli stradali accompagnati devono essere concessi secondo i principi della politica dei trasporti e le esigenze del mercato e consentire agevolazioni tariffali rispondenti agli interessi di tale politica. I sussidi così concessi alle imprese ferroviarie attraverso il ricavo dai dazi sui carburanti hanno una caratteristica comune, ossia l'opinione pubblica dev'esserne debitamente informata, affinché nessuno possa rivolgere all'autorità l'appunto di aver sottratto dalla quota dei dazi sui carburanti destinata alle strade mezzi per altri scopi»*. Tra il 2001 e il 2010 il traffico combinato accompagnato (Rola) ha beneficiato di un contributo di 364 milioni di franchi. Questo importo è contenuto nell'importo complessivo di 3622 milioni di franchi. La strada viaggiante è di regola attribuita al traffico stradale.
- <sup>7</sup> Decreto federale del 4 ottobre 1991 sul transito alpino; votazione popolare del 27 settembre 1992.
- <sup>8</sup> Materiale di voto della votazione popolare del 29 novembre 1998 sul finanziamento dei trasporti pubblici.
- <sup>9</sup> Riposta del Consiglio federale all'interpellanza di E. David «Grandi progetti ferroviari e traffico regionale» (93.3178)
- <sup>10</sup> Conformemente all'articolo 85 Costituzione federale, la tassa sul traffico pesante (TTP) serve a coprire le spese connesse al traffico stradale. Secondo la disposizione transitoria (art. 196 n. 3 Cost. ) la partecipazione della Confederazione al prodotto netto della TTP può essere utilizzata per il finanziamento dei grandi progetti finanziari. Tale destinazione della TTP è frutto della politica di trasferimento

convalidata dal decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici del 20 marzo 1998 e basata sull'articolo sulla protezione delle Alpi. Di conseguenza l'aumento del traffico pesante in transito attraverso le Alpi deve essere assorbito prevalentemente dalla ferrovia e il necessario potenziamento delle capacità va assicurato mediante investimenti nell'infrastruttura ferroviaria anziché con ampliamenti della strada.

<sup>11</sup> Messaggio relativo al Fondo infrastrutturale del 2 dicembre 2005 (05.086). Il Fondo infrastrutturale verte su una visione globale che, per quel che concerne i problemi del traffico negli agglomerati, tiene conto sia del vettore di trasporto ferroviario sia di quello stradale. Il cofinanziamento di una rete celere regionale (S-Bahn) attraverso il FSTS è ad esempio autorizzato unicamente se tale ferrovia contribuisce al decongestionamento delle strade.

<sup>12</sup> Costi complessivi esclusi gli importi tra parentesi pari a 1560 milioni di franchi. Il trasporto di autoveicoli accompagnati e la strada viaggiante sono attribuiti alla strada nella misura del 100 per cento, mentre i passaggi a livello e la separazione della circolazione nella misura del 50 per cento.

### Situazione relativa al finanziamento speciale per il traffico stradale conformemente alla situazione attuale

| Lacuna di finanziamento       | Entrate                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Uscite (principali rubriche con cambiamenti importanti)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1,2 mia. all'anno (2016–2030) | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Continuo calo degli introiti poiché il consumo di carburante diminuisce a causa della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> adottata per le automobili</li> <li>– Nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali: nel 2015 la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali subirà un aumento per finanziare un ampliamento della rete di circa 400 km (in passato denominate strade principali).</li> </ul> | <p><i>Strade nazionali</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fabbisogno ordinario per esercizio, manutenzione e ampliamento (decreto strade nazionali 1960)</li> <li>– Decreto strade nazionali</li> <li>– Seguito del decreto strade nazionali: completamento della rete (ad es. Morges e Glattal)</li> </ul> <p><i>Versamenti Fondo infrastrutturale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fino al 2027, in seguito solo contributi a città e agglomerati (ca. 50 mio. all'anno)</li> </ul> <p><i>Altri contributi vincolati alle opere</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Contributi al traffico combinato in transito attraverso le Alpi, che si esauriranno entro il 2025</li> <li>– Contributi al Fondo FTP, 25 per cento dei costi della NFTA che si esauriranno verso il 2026 circa</li> </ul> |

### Situazione relativa al finanziamento speciale per il traffico stradale con l'iniziativa «per i trasporti pubblici»

| Lacuna di finanziamento        | Entrate                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Uscite (principali rubriche con cambiamenti importanti)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2,55 mia. all'anno (2016–2030) | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Continuo calo degli introiti poiché il consumo di carburante diminuisce a causa della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> adottata per le automobili</li> <li>– Decreto strade nazionali: nel 2015 la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali subirà un aumento per finanziare un ampliamento della rete di circa 400 km (in passato denominate strade principali).</li> <li>– Il 50 per cento dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (incl. supplemento) è utilizzato per i trasporti pubblici su strada, per ferrovia e vie d'acqua, nonché il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia.</li> </ul> | <p><i>Strade nazionali</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fabbisogno ordinario per esercizio, manutenzione e ampliamento (decreto strade nazionali 1960)</li> <li>– Decreto strade nazionali</li> <li>– Seguito del decreto strade nazionali: completamento della rete (ad es. Morges e Glattal)</li> </ul> <p><i>Versamenti Fondo infrastrutturale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fino al 2027, in seguito solo contributi a città e agglomerati (ca. 50 mio. all'anno)</li> </ul> <p><i>Altri contributi vincolati alle opere</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Contributi al traffico combinato in transito attraverso le Alpi, che si esauriranno entro il 2025</li> <li>– Cessazione contributi al Fondo FTP a partire dal 2016, questi costi saranno infatti coperti come previsto dall'iniziativa</li> </ul> |

**Situazione relativa al finanziamento speciale per il traffico stradale con FAIF**

| Lacuna di finanziamento                              | Entrate                                                                                                                                                                                                        | Uscite (principali rubriche con cambiamenti importanti)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lacuna di finanziamento 2016–2025: 1,4 mia. all'anno | – Continuo calo degli introiti poiché il consumo di carburante diminuisce a causa della riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> adottata per le automobili                                                | <i>Strade nazionali</i><br>– Fabbisogno ordinario per esercizio, manutenzione e ampliamento (decreto strade nazionali 1960)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Lacuna di finanziamento 2016–2030: 1,5 mia. all'anno | – Decreto strade nazionali: nel 2015 la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali subirà un aumento per finanziare un ampliamento della rete di circa 400 km (in passato denominate strade principali). | – Decreto strade nazionali<br>– Seguito del decreto strade nazionali: completamento della rete (ad es. Morges e Glattal)<br><i>Versamenti Fondo infrastrutturale</i><br>– Fino al 2027, in seguito solo contributi a città e agglomerati (ca. 50 mio. all'anno)<br><i>Altri contributi vincolati alle opere</i><br>– Contributi al traffico combinato in transito attraverso le Alpi, che si esauriranno entro il 2025<br>– Contributi al FInFer, fino al 2030 ca. (rimborso dell'anticipo al Fondo FTP), per quasi 300 mio. franchi all'anno o il 9 % degli introiti dell'imposta sugli oli minerali e quindi in diminuzione) |

## **Metodologia della valutazione della sostenibilità dell'offerta**

Nei suoi obiettivi dipartimentali il DATEC si è prefisso di promuovere lo sviluppo sostenibile nelle sue attività. Gli obiettivi dello sviluppo sostenibile sono definiti nel «Sistema di indicatori e di obiettivi per i trasporti sostenibili (ZINV-DATEC)». I grandi progetti della Confederazione sono valutati in base a questo sistema che permette di paragonare trasversalmente vettori di traffico diversi. La seguente tabella indica gli obiettivi principali e parziali del ZINV-DATEC.

La valutazione degli effetti sulla sostenibilità dell'offerta è stata svolta secondo la procedura «NIBA» (sistema indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria), sviluppata dall'UFT a partire dallo ZINV-DATEC. Il NIBA distingue tra indicatori quantificabili in termini finanziari e indicatori descrittivi (quali ad esempio le ripercussioni sulla struttura urbanistica o sul paesaggio). Gli effetti dei progetti per quanto concerne gli indicatori finanziari sono descritti con un'analisi dinamica dei costi e degli effetti. Gli effetti che i progetti hanno in relazione agli indicatori descrittivi sono valutati secondo un sistema di note e descritti in termini generici. Il NIBA si basa sullo stato attuale della discussione scientifica concernente la valutazione di progetti di infrastruttura ferroviaria, inglobandovi le procedure riconosciute a livello internazionale (ad es. il piano tedesco delle vie di comunicazione a livello federale, «Deutscher Bundesverkehrswegeplan»). A condizione di applicare ipotesi, basi e modelli di traffico identici, i metodi e i risultati sono paragonabili a quelli ottenuti dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) con il metodo di valutazione NISTRA.

L'analisi costi-benefici a livello macroeconomico e l'applicazione di indicatori descrittivi permette di valutare gli effetti di un progetto in materia di sostenibilità; inoltre è possibile un'analisi del tasso di autofinanziamento del sistema ferroviario. Le variazioni delle entrate sono paragonate alle variazioni sul fronte dei costi per i settori traffico viaggiatori a lunga distanza, traffico viaggiatori regionale, traffico merci e infrastruttura, paragone che permette di dedurre la presumibile evoluzione delle indennità.

**Obiettivi del ZINV DATEC e indicatori per l'esame e la valutazione dell'impatto<sup>64</sup>**

| Obiettivi «traffico sostenibile» del DATEC                               |                                                                             | Indicatori                                                                |                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Obiettivo principale                                                     | Obiettivo parziale                                                          |                                                                           |                                                                                                                                         |
| <b>Ambiente</b>                                                          |                                                                             |                                                                           |                                                                                                                                         |
| Ridurre le emissioni nocive a livello locale, nazionale e internazionale | 1 Ridurre gli inquinanti atmosferici                                        | 1.1                                                                       | Emissioni di inquinanti atmosferici                                                                                                     |
|                                                                          | 2 Ridurre l'inquinamento fonico                                             | 2.1<br>2.2                                                                | Emissioni foniche (nelle zone abitate)<br><i>Emissioni foniche nelle zone turistiche</i>                                                |
|                                                                          | 3 Ridurre l'impermeabilizzazione del suolo                                  | 3.1                                                                       | Impermeabilizzazione del suolo                                                                                                          |
|                                                                          | 4 Ridurre l'impatto sul paesaggio e sullo spazio vitale                     | 4.1<br>4.2                                                                | Frammentazione del territorio<br><i>Paesaggio e centri abitati</i>                                                                      |
|                                                                          | 5 Impatto sulle acque                                                       | Allo stadio attuale della pianificazione non esistono indicatori adeguati |                                                                                                                                         |
| Ridurre l'impatto atmosferico                                            | 6 Ridurre l'impatto sul clima                                               | 6.1                                                                       | Emissioni di gas con effetto serra                                                                                                      |
|                                                                          | 7 Mantenere la coltre di ozono                                              | L'impatto dei progetti ferroviari è minimo                                |                                                                                                                                         |
| Uso parsimonioso delle risorse                                           | 8 Ridurre il consumo di vettori energetici non rinnovabili                  | 8.1<br>8.2                                                                | Costi esterni del consumo di energia causati dall'esercizio dell'infrastruttura<br><i>Consumo di vettori energetici non rinnovabili</i> |
|                                                                          | 9 Evitare la riduzione delle risorse naturali                               | Allo stadio attuale della pianificazione non esistono indicatori adeguati |                                                                                                                                         |
| <b>Economia</b>                                                          |                                                                             |                                                                           |                                                                                                                                         |
| Buon rapporto tra costi diretti e benefici                               | 10 Mantenere minimi i costi diretti del progetto (in questo caso: ferrovia) | 10.1                                                                      | Costi d'esercizio traffico viaggiatori                                                                                                  |
|                                                                          |                                                                             | 10.2                                                                      | Costi d'esercizio traffico merci                                                                                                        |
|                                                                          |                                                                             | 10.3                                                                      | Costi d'esercizio infrastruttura                                                                                                        |
|                                                                          |                                                                             | 10.4                                                                      | Costi dell'energia                                                                                                                      |
|                                                                          |                                                                             | 10.5                                                                      | Costi della manutenzione                                                                                                                |
|                                                                          |                                                                             | 10.6                                                                      | Costi degli investimenti                                                                                                                |

<sup>64</sup> In corsivo: indicatori descrittivi

| Obiettivi «traffico sostenibile» del DATEC |                                                                            | Indicatori                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Obiettivo principale                       | Obiettivo parziale                                                         |                                                                                                                                                                                                       |
|                                            | 11 Realizzare il massimo beneficio diretto del progetto                    | 11.1 Riduzione dei tempi di viaggio nel traffico viaggiatori di base                                                                                                                                  |
|                                            |                                                                            | 11.2 Riduzione dei tempi di percorrenza nel traffico merci di base                                                                                                                                    |
|                                            |                                                                            | 11.3 Utilità dell'aumento del traffico viaggiatori su rotaia (risparmi di risorse sul lato strada grazie al trasferimento dalla strada alla rotaia; utilità in relazione ai nuovi flussi di traffico) |
|                                            |                                                                            | 11.4 Utilità dell'aumento del traffico merci su rotaia (risparmi di risorse lato strada grazie al trasferimento dalla strada alla rotaia)                                                             |
|                                            | 12 Realizzare il progetto in modo ottimale                                 | 12.1 <i>Stabilità dell'orario</i>                                                                                                                                                                     |
|                                            |                                                                            | 12.2 <i>Possibilità della realizzazione in tappe</i>                                                                                                                                                  |
|                                            |                                                                            | 12.3 <i>Ripercussioni durante le fasi di costruzione</i>                                                                                                                                              |
| Effetti economici indiretti                | 13 Migliorare i collegamenti                                               | Incluso negli obiettivi parziali 11 e 14                                                                                                                                                              |
|                                            | 14 Creare e mantenere le condizioni quadro territoriali per l'economia     | 14.1 <i>Sostenibilità della struttura macro-territoriale</i>                                                                                                                                          |
|                                            | 15 Sostenere uno sviluppo economico equilibrato a livello regionale        | 15.1 Sostenibilità della struttura microterritoriale                                                                                                                                                  |
|                                            | 16 Realizzare un aumento delle conoscenze e del sapere                     | 16.1 Aumento delle conoscenze e del sapere                                                                                                                                                            |
| Autofinanziamento                          | 17 Realizzare una situazione di autofinanziamento                          | Incluso negli obiettivi parziali 10 e 11 (valutazione a livello aziendale tenendo conto dei prezzi dei tracciati)                                                                                     |
| <b>Società</b>                             |                                                                            |                                                                                                                                                                                                       |
| Garantire l'approvvigionamento di base     | 18 Garantire l'approvvigionamento di base a livello nazionale              | Già coperto dagli indicatori 14.1/15.1                                                                                                                                                                |
|                                            | 19 Tenere in considerazione le esigenze delle persone con mobilità ridotta | L'impatto dei progetti ferroviari è minimo                                                                                                                                                            |

| Obiettivi «traffico sostenibile» del DATEC                                    |                                                                                                          | Indicatori                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Obiettivo principale                                                          | Obiettivo parziale                                                                                       |                                                                                                                                |
| Promuovere la solidarietà all'interno della società                           | 20 Tutelare la salute delle persone                                                                      | 20.1 Incidenti                                                                                                                 |
|                                                                               | 21 Mantenere e promuovere l'indipendenza, l'individualità e la responsabilità del singolo                | L'impatto dei progetti ferroviari è minimo                                                                                     |
|                                                                               | 22 Garantire che gli enti coinvolti agiscano in modo sociale                                             | L'impatto dei progetti ferroviari è minimo                                                                                     |
|                                                                               | 23 Contribuire al miglioramento del mantenimento e del rinnovo delle aree abitative nelle regioni urbane | In parte già considerato sopra (ad es. obiettivo parziale 2)                                                                   |
|                                                                               | 24 Distribuire equamente costi e utili                                                                   | 24.1 Ripartizione territoriale delle ripercussioni                                                                             |
| Garantire un alto grado di accettazione, di partecipazione e di coordinazione | 25 Garantire agli interlocutori coinvolti un adeguato margine di partecipazione                          | La partecipazione è disciplinata dalla legge; pertanto non intervengono modifiche dovute a misure particolari in questo ambito |

### Valutazione dell'offerta in base ai benefici e ai costi

La valutazione permette di stabilire se gli obiettivi predefiniti possono essere meglio raggiunti con una determinata misura (in questo caso, l'offerta con i relativi investimenti infrastrutturali) che senza tale misura (scenario di riferimento). A tale scopo i costi supplementari devono essere paragonati ai benefici che generano. Le differenze indipendenti dalle misure – come ad esempio l'evoluzione economica o demografica, l'evoluzione del volume del traffico o i potenziamenti di infrastrutture e dell'offerta già decisi – vengono considerati in maniera identica nei due casi.

## **Metodologia per la stima e l'indicazione dei costi espressi in margini di fluttuazione per tutte le misure esaminate**

Nell'ambito di Ferrovia 2030 è stata elaborata una metodologia per stimare approssimativamente i costi dei singoli componenti dell'infrastruttura, in seguito applicata anche alla fase di ampliamento 2025 e al programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) per gli investimenti delle FFS e della BLS. I dati relativi alle ferrovie private non si basano su questa metodologia.

I risultati devono soddisfare i seguenti criteri:

- essere comprensibili per terzi;
- essere idonei quale valore di base per la valutazione economico-aziendale e macroeconomica;
- adattarsi a un'applicazione uniforme su scala nazionale;
- tenere conto di vari livelli di elaborazione delle misure tecniche;
- consentire di trarre conclusioni sull'affidabilità e considerazioni sulla probabilità del verificarsi di scenari di costo relativi all'infrastruttura.

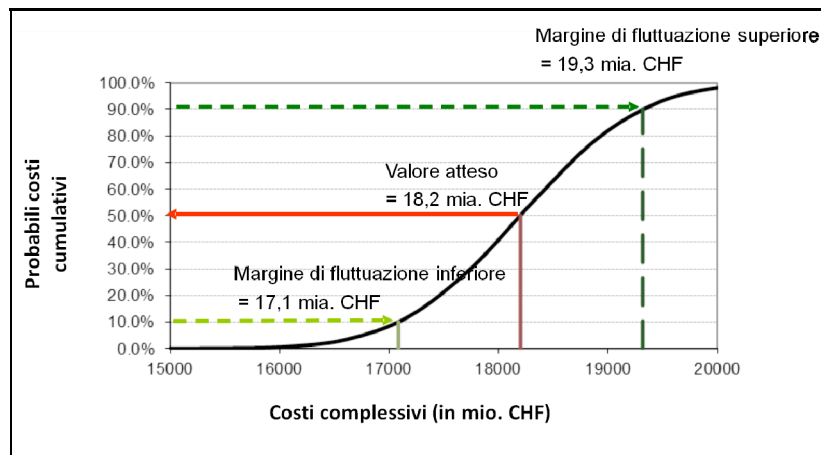
La procedura si basa su un approccio che tiene conto delle probabilità di insorgenza e dei costi di base, ma anche degli aumenti dei rischi conosciuti e sconosciuti quale variabile casuale. Per tutte le variabili vengono creati dei modelli, mediante la ripartizione della probabilità. Il calcolo dei costi sommari non tiene conto dei rischi che emergono dalle future modifiche legali o normative.

Nella metodologia i costi sommari delle misure sono indicati sotto forma di margini di fluttuazione, con un valore massimo e uno minimo. La probabilità che il valore minimo non venga raggiunto o che il valore massimo venga superato equivale sempre al 10 per cento.

Se i calcoli utilizzano un unico valore, si tratterà del cosiddetto valore atteso del modulo relativo all'infrastruttura. Tale valore risulta dalla somma dei costi di base e della metà degli aumenti (differenze).

La figura 17, di seguito, illustra un esempio di una possibile ripartizione dei costi complessivi per il pacchetto di misure del livello di priorità 1 con un valore atteso di 18,2 miliardi di franchi (cfr. n. 6.3.2.4).

**Possibile ripartizione dei costi complessivi  
per le misure del livello di priorità 1**



La tabella sottostante riporta i costi di tutte le misure esaminate nel PROSSIF. Sono visibili i margini di fluttuazione dei costi e il valore atteso (prezzi ottobre 2008).

*Tabella 19*

**Investimenti FFS/BLS con il PROSSIF (escluse le ferrovie private e gli impianti d'esercizio)**

| Corridoio, regione                    | Infrastruttura                                                                                             | Valore atteso<br>[mio. CHF] | Valore inferiore<br>[mio. CHF] | Valore superiore<br>[mio. CHF] |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Ginevra –<br>Losanna                  | Potenziamento delle capacità nodo di Ginevra                                                               | 790                         | 580                            | 990                            |
|                                       | Garanzia della capacità per il traffico merci                                                              | 330                         | 250                            | 360                            |
|                                       | Misure di conservazione della linea lungo il versante sud del Giura che aggira Losanna                     | 350                         | 310                            | 390                            |
|                                       | Potenziamento delle capacità Renens – Allaman                                                              | 1900                        | 1400                           | 2400                           |
|                                       | Potenziamento delle capacità Gland – Rolle                                                                 | 600                         | k.A.                           | k.A.                           |
| Losanna –<br>Berna                    | Ristrutturazione e ampliamento della tratta Losanna – Berna                                                | 1090                        | 970                            | 1210                           |
| Berna/<br>Basilea –<br>Zurigo         | Potenziamento delle capacità Rapperswil –                                                                  | 1970                        | 1640                           | 2290                           |
|                                       | Potenziamento delle capacità Gruemet –                                                                     | 3120                        | 2310                           | 3940                           |
|                                       | Potenziamento delle capacità nodo di Berna                                                                 | 410                         | 300                            | 520                            |
|                                       | Separazione dei flussi di traffico Pratteln                                                                | 510                         | 430                            | 600                            |
|                                       | Altri aumenti delle prestazioni                                                                            | 400                         | 360                            | 450                            |
|                                       | Binario di collegamento Mägenwil/Brunegg                                                                   | 40                          | 30                             | 40                             |
| Zurigo –<br>San Gallo /<br>Turgovia   | Potenziamento delle capacità Bassersdorf/Dietlikon – Winterthur (variante                                  | 2130                        | 1770                           | 2500                           |
|                                       | Altri aumenti delle prestazioni                                                                            | 370                         | 330                            | 410                            |
| Regione di<br>Ginevra                 | Prolungamenti del marciapiede Ginevra – La Plaine (condizione: potenziamento del nodo di                   | 110                         | 80                             | 130                            |
|                                       | Separazione dei flussi di traffico Châtelaïne (condizione: potenziamento del nodo di Ginevra)              | 280                         | 230                            | 330                            |
| Losanna –<br>Vallese                  | Aumenti delle prestazioni (binario di regresso, binari di cessione della precedenza)                       | 290                         | 250                            | 330                            |
| Versante sud<br>del Giura             | Potenziamento delle capacità Ligerz – Twann                                                                | 390                         | 320                            | 460                            |
|                                       | Aumento delle prestazioni in particolare a                                                                 | 220                         | 160                            | 280                            |
| Regione di<br>Berna e<br>Berna – Visp | Prolungamento del marciapiede a Lyss e Bienne                                                              | 30                          | 30                             | 30                             |
|                                       | Potenziamento delle capacità Gümligen –                                                                    | 630                         | 540                            | 730                            |
|                                       | Potenziamento delle capacità in direzione di                                                               | 150                         | 110                            | 180                            |
|                                       | Potenziamento delle capacità Berna – Burgdorf                                                              | 700                         | 600                            | 790                            |
|                                       | Separazione dei flussi di traffico Holligen, potenziamento delle capacità Berna – Neuchâtel/Schwarzenburg  | 480                         | 420                            | 540                            |
|                                       | Equipaggiamento con tecnica ferroviaria della sezione Ferden-Mitholz nella galleria di base del Lötschberg | 770                         | 640                            | 890                            |
|                                       | Potenziamento delle capacità Wankdorf –                                                                    | 690                         | 570                            | 800                            |
|                                       | Potenziamento delle capacità della galleria dell'Engstligen e del nodo di Briga, misure minori             | 580                         | 480                            | 680                            |

**Continuazione: investimenti FFS/BLS con il PROSSIF (escluse le ferrovie private e gli impianti d'esercizio)**

| Corridoio, regione                                     | Infrastruttura                                                                                              | Valore atteso<br>[mio. CHF] | Valore inferiore<br>[mio. CHF] | Valore superiore<br>[mio. CHF] |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Regione di Basilea, Basilea – Olten                    | Aumento delle prestazioni Basilea-Est 1a tappa, misure di ampliamento Ergolzthal e Laufental, misure minori | 490                         | 400                            | 580                            |
|                                                        | Binario di cessione della precedenza Tecknau                                                                | 80                          | 60                             | 100                            |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Pratteln –                                                                     | 790                         | 660                            | 930                            |
|                                                        | Aumento delle prestazioni Basilea-Est 2a tappa, nodi di Baden/Wettingen                                     | 580                         | 450                            | 700                            |
|                                                        | Variante lunga del Wisenberg incl. separazioni dei flussi di traffico nella regione di Olten                | 5610                        | 4750                           | 6460                           |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Basilea – Delémont                                                             | 390                         | 340                            | 440                            |
| Zurigo – Lucerna, regione di Lucerna e Lucerna – Berna | Potenziamento delle capacità Thalwil – Baar                                                                 | 1190                        | 980                            | 1390                           |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Zugo – Baar                                                                    | 240                         | 200                            | 280                            |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Zugo – Chollermühle                                                            | 170                         | 140                            | 200                            |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Rotsee e Fluhmühle-Lucerna                                                     | 600                         | 474                            | 730                            |
|                                                        | Stazione sotterranea di Lucerna*                                                                            | 1570                        | 1300                           | 1830                           |
|                                                        | Prolungamenti dei marciapiedi Lucerna – Hochdorf                                                            | 90                          | 80                             | 110                            |
| Gottardo Ticino                                        | Aumento delle prestazioni Berna – Lucerna                                                                   | 60                          | 50                             | 60                             |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Contone – Tenero                                                               | 150                         | 130                            | 180                            |
|                                                        | Binario di regresso Lugano                                                                                  | 100                         | 80                             | 120                            |
|                                                        | Circonvallazione di Bellinzona                                                                              | 1160                        | 860                            | 1460                           |
| Regione Zurigo – Argovia                               | Nuova tratta di Axen                                                                                        | 2500                        | 2200                           | 2800                           |
|                                                        | Prolungamenti del marciapiede nell'Oberland zurighese                                                       | 120                         | 100                            | 130                            |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Uster – Aathal                                                                 | 180                         | 150                            | 220                            |
|                                                        | Potenziamento delle capacità stazione di Stadelhofen                                                        | 870                         | 640                            | 1100                           |
|                                                        | Binario di regresso Muri                                                                                    | 40                          | 30                             | 40                             |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Döttingen – Siggendorf                                                         | 100                         | 80                             | 120                            |
| Svizzera orientale                                     | Binari di cessione della precedenza Zurigo – Coira                                                          | 160                         | 140                            | 180                            |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Rapperswil – Uznach                                                            | 240                         | 190                            | 300                            |
|                                                        | Prolungamenti del marciapiede San Gallo – St. Margrethen                                                    | 30                          | 20                             | 30                             |
|                                                        | Potenziamento delle capacità Buchs – Neugrüt                                                                | 180                         | 150                            | 200                            |
| Giura, versante sud del Giura, Vallese, Zurigo         | Misure di accelerazione                                                                                     | 250                         | k.A.                           | k.A.                           |
| <b>Totale</b>                                          |                                                                                                             | <b>37'270</b>               |                                |                                |

\* Alternativa al potenziamento delle capacità Rotsee e Fluhmühle-Lucerna

## Offerte e infrastrutture del PROSSIF

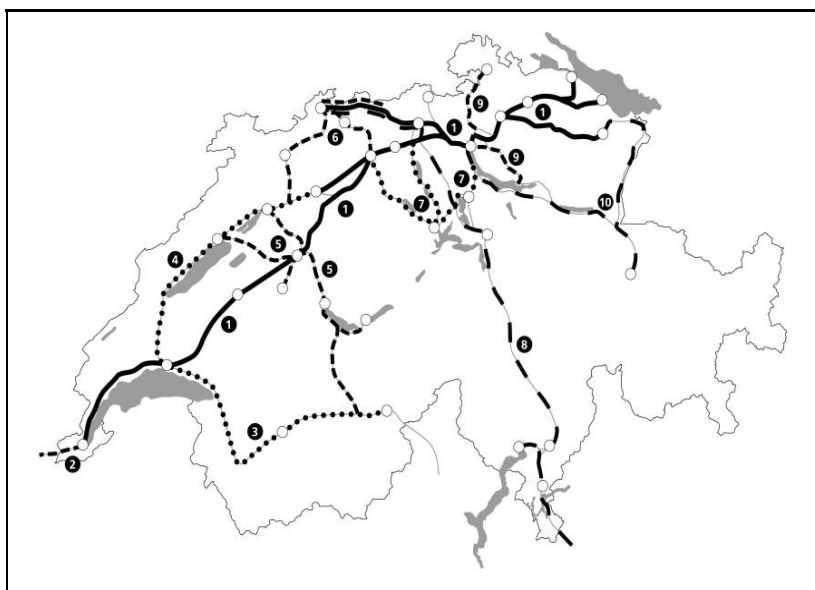
Di seguito vengono descritte tutte le offerte e infrastrutture esaminate nell'ambito del PROSSIF suddivise in corridoi e regioni:

- ❶ Asse est-ovest con i corridoi di Losanna–Ginevra, Berna–Losanna, Zurigo–Berna/Basilea e Turgovia/San Gallo–Zurigo
- ❷ Regione di Ginevra
- ❸ Losanna–Vallese (linea del Sempione)
- ❹ Versante sud del Giura
- ❺ Regione di Berna e Berna–Visp–Briga
- ❻ Regione di Basilea e Basilea–Olten
- ❼ Zurigo–Lucerna, regione di Lucerna e Lucerna–Berna–Svizzera centrale
- ❽ Asse del Gottardo e Ticino
- ❾ Regione di Zurigo
- ❿ Svizzera orientale

Le misure di accelerazione (11) trasferite dalla LSIF al PROSSIF e gli investimenti nella rete di ferrovie private selezionate (12) sono rappresentati separatamente.

Figura 19

### Panoramica globale del PROSSIF



## **1 – Asse est-ovest: corridoio Losanna–Ginevra, Berna–Losanna, Zurigo–Berna/Basilea e Turgovia/San Gallo–Zurigo**

### **Premessa**

Lungo l'asse est-ovest San Gallo–Zurigo–Berna–Losanna–Ginevra (linea dell'Altopiano), vi è un notevole fabbisogno di aumentare i posti a sedere sui treni delle tratte Ginevra–Losanna e Berna–Zurigo–Winterthur.

Per offrire ai viaggiatori il maggior numero possibile di posti a sedere su queste sezioni, lungo la linea dell'Altopiano verranno impiegati treni a due piani lunghi 400 metri. Nel 2010 le FFS hanno infatti ordinato il corrispondente materiale rotabile. Grazie a una specifica soluzione tecnica (compensazione del rollio), questi nuovi treni a due piani possono circolare a velocità più elevate in curva rispetto ai treni a due piani usuali. Tuttavia questa soluzione non è, di per sé, sufficiente per conseguire i tempi di percorrenza prestabiliti dal SIF tra Losanna e Berna e tra Zurigo e San Gallo. Il programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) prevede di conseguenza varie misure supplementari per l'infrastruttura (ampliamenti e nuove costruzioni di tratte) atte a ridurre i tempi di percorrenza.

Nell'ambito del traffico merci, lungo l'asse est-ovest, è in programma, conformemente al fabbisogno, l'allestimento di tracce supplementari dalla stazione di smistamento di Limmattal (RBL) di Zurigo a Basilea e Rotkreuz (attraverso la regione del Freiamt).

### **Ginevra–Losanna**

Tra Ginevra e Losanna l'offerta verrà potenziata con l'introduzione di due nuovi treni diretti (senza fermate intermedie). Nonostante l'ampliamento dell'offerta nel traffico viaggiatori saranno disponibili senza limitazioni due tracce all'ora per il traffico merci. Con una lunghezza massima di 400 metri, i treni InterCity e InterRegio consentono di offrire un'elevata capacità di trasporto su questa tratta estremamente sovraccarica.

Per implementare tale offerta, devono essere attuate le seguenti misure infrastrutturali:

- l'ampliamento del nodo di Losanna con un incrocio ferroviario sopraelevato presso Renens (1050 milioni di franchi);
- due bordi supplementari di marciapiedi nella stazione di Ginevra–Cornavin (790 milioni di franchi);
- due impianti di cessione della precedenza destinati al traffico merci tra Renens e Ginevra (330 milioni di franchi);
- misure per il mantenimento del collegamento ferroviario che aggira Losanna lungo il versante sud del Giura (350 milioni di franchi).

La misura da esaminare ai sensi della LSIF «terzo binario tra Renens e Allaman» non è necessaria per l'offerta descritta sopra. Un maggiore potenziamento del traffico regionale tra Losanna e Ginevra rispetto all'offerta summenzionata richiederebbe tuttavia la sezione a tre binari tra Renens e Allaman menzionata (1900 milioni di franchi).

Affinché tra Ginevra e Losanna i treni InterCity possano circolare ogni quarto d'ora, occorrerà inoltre posare un quarto binario tra Gland e Rolle (600 milioni di franchi).

**Panoramica dell'infrastruttura nella regione di Ginevra–Losanna**

| Infrastruttura Ginevra – Losanna                                                       | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[mio. CHF] |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| Potenziamento delle capacità nodo di Ginevra                                           | b                               | 790                                   |
| Aumento delle prestazioni nodo di Losanna                                              | b                               | 750                                   |
| Incrocio ferroviario sopraelevato Renens                                               | b                               | 300                                   |
| Garanzia della capacità per il traffico merci                                          | b                               | 330                                   |
| Misure di conservazione della linea lungo il versante sud del Giura che aggira Losanna | b                               | 350                                   |
| Potenziamento delle capacità Renens – Allaman                                          | b                               | 1'900                                 |
| Potenziamento delle capacità Gland – Rolle                                             |                                 | 600                                   |
| Totale                                                                                 |                                 | 5'020                                 |

*Osservazione:* l'aumento delle prestazioni nel nodo di Losanna e l'incrocio ferroviario sopraelevato presso Renens sono finanziati mediante il SIF.

**Losanna–Berna**

Affinché i nuovi treni a due piani ordinati dalle FFS possano percorrere la distanza tra Losanna e Berna in un'ora, sono necessarie alcune misure di accelerazione che comprendono la costruzione di una nuova tratta tra Vauderens e Oron, l'adeguamento della tratta tra Romont e Siviriez nonché l'equipaggiamento della stessa per l'impiego di treni a due piani dotati di compensazione del rollio (WAKO).

Per questi interventi devono essere investiti complessivamente circa 1090 milioni di franchi.

Tabella 21

**Panoramica dell'infrastruttura nella regione di Losanna–Berna**

| Infrastruttura Losanna – Berna                              | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[mio. CHF] |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| Ristrutturazione e ampliamento della tratta Losanna – Berna | m                               | 1'090                                 |

**Berna/Basilea–Zurigo**

Come tra Losanna e Ginevra, anche tra Berna e Zurigo è necessaria la massima capacità di trasporto. Su questa tratta è prevista l'introduzione di quattro treni all'ora e l'impiego di treni a due piani lunghi 400 metri. Due dei quattro treni Zurigo–Berna si fermano ad Aarau e, insieme a due treni che viaggiano lungo la tratta (Langenthal –)Olten–Zurigo, garantiscono una frequenza di quattro treni all'ora tra Aarau e Zurigo. La capacità di tracce per il traffico merci è assicurata anche durante gli orari di punta del traffico viaggiatori.

Le misure infrastrutturali necessarie comprendono l'ampliamento del nodo ferroviario di Berna, l'eliminazione dei problemi di capacità Ruppertswil/Heitersberg/Limmattal e altre misure atte ad aumentare le prestazioni.

Per l'eliminazione dei problemi di capacità tra Ruppertswil e Gruemet è indispensabile una nuova tratta, come originariamente previsto dal SIF. Tenendo conto degli sviluppi a lungo termine della rete ferroviaria, per l'attraversamento dell'Heitersberg è stata esaminata la costruzione di una nuova tratta denominata «Honeret», ossia di una galleria da Gruemet a Schlieren con due tubi a un binario seguita, tra Schlieren e Zurigo–Altstetten da un sistema a sei binari con corrispondenti misure per la separazione dei flussi di traffico a Zurigo–Altstetten. In combinazione con altre misure, la

costruzione di questa nuova tratta permetterebbe in un secondo tempo di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza tra Berna e Zurigo e andrebbe pertanto preferita a una seconda galleria dell'Heitersberg.

Nell'ambito delle pianificazioni del PROSSIF si è giunti alla conclusione che per eliminare i problemi di capacità lungo la tratta Aarau–Zurigo (inclusa la galleria dell'Heitersberg e l'eliminazione dei problemi di capacità nel Limmattal) per la definizione del tracciato sono possibili diverse varianti, che dovranno essere esaminate in dettaglio nel quadro dell'elaborazione della prossima fase di ampliamento.

Facendo circolare attraverso l'Heitersberg i treni merci da Basilea diretti alla stazione di smistamento di Limmattal (RBL) si allontanerebbe dalla regione di Baden/Wettingen il traffico merci. A tale scopo è necessaria una linea di collegamento a un binario presso Mägenwil. L'articolo 10 capoverso 2 lettera h LSIF prevedeva l'esame di questa misura. La traccia supplementare per il traffico merci ferroviario da Basilea alla RBL richiede la separazione dei flussi di traffico a Pratteln.

Il volume d'investimento per queste misure ammonta a circa 6450 milioni di franchi.

*Tabella 22*

### **Panoramica dell'infrastruttura nella regione di Berna/Basilea–Zurigo**

| Infrastruttura Berna /Basilea – Zurigo            | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[mio. CHF] |
|---------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| Potenziamento delle capacità Rapperswil – Gruemet |                                 | 1'970                                 |
| Potenziamento delle capacità Gruemet – Altstetten | n                               | 3'120                                 |
| Potenziamento delle capacità nodo di Berna        |                                 | 410                                   |
| Separazione dei flussi di traffico Pratteln       | i                               | 510                                   |
| Altri aumenti delle prestazioni                   |                                 | 400                                   |
| Binario di collegamento Mägenwil/Brunegg          | h                               | 40                                    |
| <b>Totale</b>                                     |                                 | <b>6'450</b>                          |

### **Zurigo–San Gallo**

In aggiunta all'offerta del SIF, tra Zurigo e la Svizzera orientale è necessario un treno supplementare per San Gallo e per Frauenfeld. Nell'ambito del potenziamento delle capacità tra Zurigo e Winterthur viene data la precedenza alla costruzione di una nuova tratta tra Basserdorf/Dietlikon e Winterthur (variante breve della galleria di Brütten). Tra Zurigo e San Gallo i treni InterCity non sarebbero così costretti a passare per l'aeroporto; circolando via Wallisellen il tempo di sistema (tempo di viaggio più tempo di sosta in stazione) di un'ora potrebbe essere rispettato anche impiegando treni a due piani.

Nella regione di Zurigo–San Gallo/Turgovia è necessario un investimento complessivo di 2500 milioni di franchi.

*Tabella 23*

### **Panoramica dell'infrastruttura nella regione di Zurigo–San Gallo/Turgovia**

| Infrastruttura Zurigo – San Gallo / Turgovia                                                               | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[mio. CHF] |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| Potenziamento delle capacità Bassersdorf/Dietlikon – Winterthur (variante breve della galleria di Brütten) | l                               | 2'130                                 |
| Altri aumenti delle prestazioni                                                                            |                                 | 370                                   |
| <b>Totale</b>                                                                                              |                                 | <b>2'500</b>                          |

## 2 – Regione di Ginevra

Sulla tratta tra Ginevra e La Plaine deve essere aumentata la capacità di trasporto. Si prevede di prolungare i marciapiedi della stazione a 220 metri per consentire la circolazione di treni più lunghi. A tale scopo saranno necessari interventi per circa 110 milioni di franchi. Su questa tratta i treni continueranno a circolare ogni trenta minuti. L'ampliamento della stazione di Ginevra–Cornavin (cfr. commento in alto) costituisce una premessa per questo potenziamento.

Per consentire lo sviluppo dell'offerta verso la Francia (TGV, treni regionali), è necessario separare i flussi di traffico nella regione di Châtelaïne, per un investimento complessivo di circa 280 milioni di franchi.

*Tabella 24*

### Panoramica dell'infrastruttura nella regione di Ginevra

| Infrastruttura regione di Ginevra                                                                 | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[in mio. CHF] |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Prolungamenti del marciapiede Ginevra – La Plaine (condizione: potenziamento del nodo di Ginevra) |                                 | 110                                      |
| Separazione dei flussi di traffico Châtelaïne (condizione: potenziamento del nodo di Ginevra)     |                                 | 280                                      |
| Totale                                                                                            |                                 | 390                                      |

## 3 – Losanna–Vallese (linea del Sempione)

A seguito dei risultati dell'analisi del fabbisogno per la linea del Sempione, l'offerta tra Losanna e il basso Vallese verrà potenziata con l'introduzione, all'occorrenza, di quattro treni all'ora. Saranno però necessari binari di cessione della precedenza supplementari destinati al traffico merci. La capacità di trasporto verrà inoltre ampliata con l'impiego di treni a due piani per i quali occorrerà tuttavia ampliare i profili di spazio libero in Vallese. L'investimento complessivo ammonta a circa 360 milioni di franchi: i circa 70 milioni necessari per l'ampliamento dei profili in Vallese saranno finanziati dal SIF.

*Tabella 25*

### Panoramica dell'infrastruttura nella regione di Losanna–Vallese

| Infrastruttura Losanna – Vallese                                                     | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[in mio. CHF] |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Aumenti delle prestazioni (binario di regresso, binari di cessione della precedenza) |                                 | 290                                      |
| Ampliamento del profilo di spazio libero sulla tratta del Sempione                   |                                 | 70                                       |
| Totale                                                                               |                                 | 360                                      |

## 4 – Versante sud del Giura

La linea ferroviaria lungo il versante sud del Giura è l'asse portante del traffico merci interno. Il miglioramento della qualità necessario per il traffico merci lungo questa tratta d'importanza strategica richiede un investimento per il raddoppio del binario tra Ligerz e Twann (galleria con collegamenti) di circa 390 milioni di franchi.

Sulla tratta Yverdon–Losanna deve essere introdotto un treno supplementare diretto (senza fermate) per il traffico a lunga distanza. A tale scopo sono necessari l'ampliamento del nodo di Yverdon e ulteriori misure per l'aumento delle prestazioni per un importo di circa 220 milioni di franchi. Grazie alla costruzione di un secondo binario tra Ligerz e Twann, potrà essere introdotto un treno supplementare tra Losanna e Yverdon che proseguirà fino a Bienne (per un totale di tre collegamenti del traffico a lunga distanza). L'esame di tale misura era prevista dalla LSIF.

Grazie all'ampliamento del nodo di Losanna menzionato al punto «Ginevra–Losanna», nel traffico regionale si potrà prevedere un altro treno regionale tra Losanna e Cossonay.

Tabella 26

### Panoramica dell'infrastruttura nella regione lungo il versante sud del Giura

| Infrastruttura versante sud del Giura              | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[in mio. CHF] |
|----------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Potenziamento delle capacità Ligerz – Twann        | a                               | 390                                      |
| Aumento delle prestazioni in particolare a Yverdon | a                               | 220                                      |
| Totale                                             |                                 | 610                                      |

## 5 – Regione di Berna e Berna–Visp–Briga

### Regione di Berna

Nella regione di Berna occorre aumentare i posti a sedere sulle tratte che collegano Berna a Bienne, Münsingen, Langnau, Burgdorf, Neuchâtel e Köniz (–Schwarzenburg). Unicamente sulla tratta per Bienne sono previsti treni più lunghi, che richiedono un allungamento dei marciapiedi per un investimento approssimativo di 30 milioni di franchi. Sulle altre tratte i problemi di capacità verranno risolti mediante il potenziamento dell'offerta:

- *cadenza ogni quarto d'ora tra Berna e Münsingen*: a tale scopo sono previsti un terzo binario tra Gümligen e Münsingen e altre misure per 630 milioni di franchi;
- *cadenza semioraria tra Berna e Langnau*: in aggiunta agli interventi menzionati sopra, sono previste misure per 150 milioni di franchi;
- *cadenza ogni quarto d'ora tra Berna e Burgdorf*: per le misure tra Löchligen e Berna e nella stazione di Burgdorf è necessario un investimento di 700 milioni di franchi.
- *cadenza semioraria tra Berna e Neuchâtel e cadenza ogni quarto d'ora tra Berna e Köniz*: l'ampliamento dell'offerta in direzione di Neuchâtel e Köniz richiederà un incrocio ferroviario sopraelevato a Holligen e vari altri interventi per aumentare le prestazioni. Il volume d'investimento per entrambe le tratte ammonta complessivamente a 480 milioni di franchi.

### Corridoio del Lötschberg

Per il potenziamento dell'offerta, previsto nell'ambito del mandato della LSIF, che introduce la cadenza semioraria sulla tratta Berna–Visp–Briga, è necessaria l'installazione della tecnica ferroviaria adeguata sul tronco Mitholz–Ferden (ancora

allo stato di costruzione grezza) nella galleria di base del Lötschberg. L'investimento per questo equipaggiamento ammonta a 770 milioni di franchi. La realizzazione di questa misura, consentirà a tutti i treni merci di circolare attraverso la galleria di base ed evitare così l'impegnativa e costosa tratta di montagna via Kandersteg.

Tabella 27

**Panoramica dell’infrastruttura nella regione di Berna e Berna–Visp–Briga**

| Infrastruttura regione di Berna e Berna – Visp – Briga                                                     | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[mio. CHF] |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| Prolungamento del marciapiede a Lyss e Bienne                                                              |                                 | 30                                    |
| Potenziamento delle capacità Gümligen – Münsingen                                                          |                                 | 630                                   |
| Potenziamento delle capacità in direzione di Langnau                                                       |                                 | 150                                   |
| Potenziamento delle capacità Berna – Burgdorf                                                              |                                 | 700                                   |
| Separazione dei flussi di traffico Holligen, potenziamento delle capacità Berna                            |                                 | 480                                   |
| Equipaggiamento con tecnica ferroviaria della sezione Ferden-Mitholz nella galleria di base del Lötschberg | d                               | 770                                   |
| Potenziamento delle capacità Wankdorf – Gümligen                                                           | k                               | 690                                   |
| Potenziamento delle capacità della galleria dell'Engstligen e del nodo di Briga, misure minori             | k                               | 580                                   |
| Totale                                                                                                     |                                 | 4'030                                 |

**Linea supplementare per il traffico merci lungo il corridoio del Lötschberg**

L'introduzione di una traccia supplementare all'ora in ogni direzione nell'ambito del traffico merci in transito lungo l'asse del Lötschberg richiederà un aumento delle prestazioni nella Svizzera nord-occidentale (incrocio ferroviario sopraelevato di Pratteln, binario di cessione della precedenza Tecknau) e, nella regione di Berna, anche un aumento delle prestazioni per le tratte Zollikofen–Löchligut, Wankdorf–Gümligen e Gümligen–Münsingen, il potenziamento della tecnica ferroviaria della GBL e un aumento delle prestazioni nella galleria di Engstligen e nel nodo di Briga. Il costo di tutte queste misure ammonta a circa 3640 milioni di franchi.

Tabella 28

**Elenco dell’infrastruttura necessaria per una linea supplementare per il traffico merci lungo il corridoio del Lötschberg**

| Infrastruttura per una linea supplementare per il traffico merci lungo il corridoio Lötschberg                | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[in mio. CHF] |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Separazione dei flussi di traffico Pratteln                                                                   | i                               | 510                                      |
| Binario di cessione della precedenza Tecknau                                                                  |                                 | 80                                       |
| Potenziamento delle capacità Gümligen – Münsingen                                                             |                                 | 630                                      |
| Equipaggiamento con tecnica ferroviaria della sezione Ferden-Mitholz nella galleria di base del Lötschberg    | d                               | 770                                      |
| Potenziamento delle capacità Zollikofen – Löchligut (parte del potenziamento delle capacità Berna – Burgdorf) | k                               | 380                                      |
| Potenziamento delle capacità Wankdorf – Gümligen                                                              | k                               | 690                                      |
| Potenziamento delle capacità della galleria dell'Engstligen e del nodo di Briga, misure minori                | k                               | 580                                      |
| Totale                                                                                                        |                                 | 3'640                                    |

## 6 – Regione di Basilea e Basilea–Olten

Per quel che concerne il traffico della S-Bahn, deve essere introdotta la cadenza ogni quarto d'ora sulle tratte da Basilea in direzione di Aesch (Laufental), Liestal (Ergolzthal) e Rheinfelden (Fricktal).

Il potenziamento dell'offerta da Basilea ad Aesch o Liestal impone, durante una prima fase, un aumento delle prestazioni nel nodo di Basilea e altri interventi minori per un importo complessivo di 490 milioni di franchi, di cui 100 milioni di franchi destinati a interventi nel Laufental e ad altre misure minori.

Tale investimento consentirà :

- di introdurre la cadenza ogni quarto d'ora nel Laufental fino ad Aesch e Grellingen e
- nell'Ergolzthal, di far proseguire, ogni ora, un terzo treno della S-Bahn da Basilea per Liestal o Gelterkinden. Per l'introduzione della cadenza ogni quarto d'ora da Basilea a Liestal è inoltre necessario l'incrocio ferroviario sopraelevato di Pratteln, che comporta un investimento di 510 milioni di franchi.

La cadenza ogni quarto d'ora della S-Bahn nel Fricktal da Basilea a Rheinfelden richiede, oltre alle misure summenzionate per l'aumento delle prestazioni nel nodo di Basilea, anche l'ampliamento a quattro binari da Pratteln a Rheinfelden (790 milioni di franchi).

Se per il traffico merci nel Fricktal saranno necessarie tracce supplementari che transiteranno da Bözberg, dovranno essere realizzati altri interventi a Basilea, Baden e Wettingen per 580 milioni di franchi.

L'introduzione di una traccia supplementare per il traffico merci nell'Ergolzthal tra Basilea e Berna o il Lötschberg attraverso la galleria dell'Hauenstein renderà necessari l'incrocio ferroviario sopraelevato di Pratteln (510 milioni) e la costruzione di un binario di cessione della precedenza a Tecknau per un costo di 80 milioni di franchi.

Gli ulteriori potenziamenti dell'offerta nel traffico viaggiatori o merci nell'Ergolzthal richiederanno la costruzione di un terzo traforo del Giura (ad es. la variante lunga della galleria del Wisenberg), che consentirebbe inoltre di ridurre di quattro minuti il tempo di percorrenza dei treni diretti. Il volume d'investimento per la galleria del Wisenberg (variante lunga), inclusi i corrispondenti ampliamenti per la separazione dei flussi di traffico a Olten ammonta a 5610 milioni di franchi.

Conformemente alla misura «potenziamento dell'offerta Bienne–Basilea», da sottoporre ad esame ai sensi della LSIF, quale complemento al potenziamento nel Laufental si potrebbe altresì introdurre un treno regionale espresso supplementare da Basilea a Delémont. Oltre all'aumento delle prestazioni nel nodo di Basilea, questa soluzione richiederebbe la costruzione di un secondo binario in vari punti del Laufental e altri interventi per 390 milioni di franchi.

**Panoramica dell'infrastruttura nella regione di Basilea e Basilea–Olten**

| Infrastruttura regione di Basilea e Basilea – Olten                                                         | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[in mio. CHF] |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Aumento delle prestazioni Basilea-Est 1a tappa, misure di ampliamento Ergolzthal e Laufental, misure minori | i                               | 490                                      |
| Binario di cessione della precedenza Tecknau                                                                |                                 | 80                                       |
| Potenziamento delle capacità Pratteln – Rheinfelden                                                         |                                 | 790                                      |
| Aumento delle prestazioni Basilea-Est 2a tappa, nodi di Baden/Wettingen                                     |                                 | 580                                      |
| Variante lunga del Wisenberg incl. separazioni dei flussi di traffico nella regione di Olten                | j                               | 5'610                                    |
| Potenziamento delle capacità Basilea – Delémont                                                             | e, g                            | 390                                      |
| Totale                                                                                                      |                                 | 7'940                                    |

Separazione dei flussi di traffico Pratteln cfr. corridoio Berna/Basilea – Zurigo

In merito alla separazione dei flussi a Pratteln, cfr. Tabella 22.

**7 – Zurigo–Lucerna, agglomerato di Lucerna e Lucerna–Berna****Zurigo–Zugo–Lucerna**

Tra Zurigo e Zugo l'offerta del traffico interurbano deve essere potenziata con l'introduzione di quattro treni all'ora. A tale scopo occorrerà realizzare la seconda galleria di base dello Zimmerberg e il terzo binario Zugo–Baar per circa 1430 milioni di franchi. Affinché i due treni supplementari tra Zurigo e Zugo possano proseguire in direzione di Lucerna e per potenziare l'offerta nel traffico regionale del Rontal, l'accesso a Lucerna dovrà essere ampliato. In questo contesto sono state esaminate una variante di accesso in superficie e una sotterranea. Per la variante in superficie sono necessari il raddoppio del binario lungo il Rotsee e ampliamenti nella zona Fluhmühle-Lucerna con investimenti di 600 milioni di franchi, che non sono tuttavia compatibili con l'eventuale costruzione successiva della stazione sotterranea di Lucerna con accesso sotterraneo. Questa stazione, con corrispondente accesso sotterraneo, richiede un investimento di 1570 milioni di franchi<sup>65</sup>. Tra Zugo e Lucerna occorrono investimenti di circa 170 milioni di franchi per l'ampliamento della tratta Zurigo–Zugo–Chollermühle, che consentirebbe di introdurre quattro treni all'ora nell'ambito del traffico interurbano tra Zurigo e Lucerna.

**S-Bahn Lucerna**

Tra Lucerna e Hochdorf le necessarie capacità supplementari sono assicurate da treni più lunghi. Al riguardo si prevede di prolungare i marciapiedi, operazione che costerebbe 90 milioni di franchi.

<sup>65</sup> Si tratta del progetto concernente la stazione sotterranea prevista dal piano di massa delle FFS (stazione di testa). Nell'ambito dei lavori di pianificazione per la successiva fase di ampliamento del PROSSIF dovrà essere esaminata anche una variante con stazione di passaggio.

## Lucerna–Berna

Tra Lucerna e Berna i collegamenti del traffico interurbano via Sursee e Zofingen circoleranno con cadenza semioraria. Dopo l'ampliamento del nodo di Berna, saranno ancora necessari diversi interventi per 60 milioni di franchi.

Tabella 30

### Panoramica dell'infrastruttura sulla tratta Zurigo–Lucerna, nell'agglomerato di Lucerna e sulla tratta Lucerna–Berna

| Infrastruttura Zurigo – Lucerna, agglomerato di Lucerna e Lucerna – Berna | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[in mio. CHF] |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Potenziamento delle capacità Thalwil – Baar                               | c                               | 1'190                                    |
| Potenziamento delle capacità Zugo – Baar                                  |                                 | 240                                      |
| Potenziamento delle capacità Zugo – Chollerümühle                         |                                 | 170                                      |
| Potenziamento delle capacità Rotsee e Fluhmühle-Lucerna                   |                                 | 600                                      |
| Stazione sotterranea di Lucerna <sup>1/</sup>                             |                                 | 1'570                                    |
| Prolungamenti dei marciapiedi Lucerna – Hochdorf                          |                                 | 90                                       |
| Aumento delle prestazioni Berna – Lucerna                                 |                                 | 60                                       |
| Totale                                                                    |                                 | 3'920                                    |

<sup>1/</sup> Alternativa al potenziamento delle capacità Rotsee e Fluhmühle-Lucerna

## 8 – Asse del San Gottardo e Ticino

Nel traffico viaggiatori in Ticino è necessario aumentare i posti a sedere sulla tratta Locarno–Bellinzona/Lugano. L'offerta tra Locarno e Lugano verrà potenziata con l'introduzione di una coppia supplementare di treni all'ora. Tra Contone e Tenero il binario dovrà essere raddoppiato con investimenti fino a 150 milioni di franchi.

Per l'introduzione della cadenza semioraria su tutto l'arco della giornata da Zurigo a Lugano, attraverso la galleria di base del San Gottardo, è necessario un binario di regresso a Lugano per un investimento di 100 milioni di franchi.

Tabella 31

### Panoramica dell'infrastruttura lungo l'asse del San Gottardo e in Ticino

| Infrastruttura asse del San Gottardo e Ticino | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[in mio. CHF] |
|-----------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Potenziamento delle capacità Contone – Tenero |                                 | 150                                      |
| Binario di regresso Lugano                    |                                 | 100                                      |
| Circonvallazione di Bellinzona                | k                               | 1'160                                    |
| Nuova tratta di Axen                          | k                               | 2'500                                    |
| Totale                                        |                                 | 3'910                                    |

### Linea supplementare per il traffico merci lungo il corridoio del San Gottardo

Se sull'asse del San Gottardo dovesse rivelarsi necessaria una traccia supplementare per ora e direzione per il traffico merci di transito, l'infrastruttura dovrà essere sottoposta a ulteriori interventi per 4170 milioni di franchi. Oltre alla separazione dei flussi di traffico a Pratteln (510 milioni, cfr. n. 6 regione di Basilea) sono indispensabili la nuova galleria dell'Axen (per un costo di 2500 mio. fr.) e l'aggiornamento a binario unico di Bellinzona in galleria (insieme al raccordo di Luino i costi ammontano a 1160 mio. fr.).

**Elenco dell'infrastruttura necessaria per una linea supplementare per il traffico merci lungo il corridoio del San Gottardo**

| Infrastruttura per una linea supplementare per il traffico merci lungo il corridoio del San Gottardo | Riferimento a misure LSIF | Costi d'investimento [in mio. CHF] |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| Separazione dei flussi di traffico Pratteln                                                          | i                         | 510                                |
| Circonvallazione di Bellinzona                                                                       | k                         | 1'160                              |
| Nuova tratta di Axen                                                                                 | k                         | 2'500                              |
| Totale                                                                                               |                           | 4'170                              |

## 9 – Regione di Zurigo

### Traffico regionale<sup>66</sup>

Nell'agglomerato di Zurigo è necessario aumentare il numero di posti a sedere sulle tratte da Zurigo in direzione di Bülach, Uster/Wetzikon, Limmattal/Muri/Koblenz come anche in direzione di Horgen/Wädenswil. Per l'eliminazione dei problemi di capacità sono previsti i seguenti interventi:

- in direzione Bülach verranno introdotti treni della S-Bahn più lunghi per assicurare posti a sedere supplementari. Poiché da Bülach i treni della S-Bahn circolano nella quarta estensione parziale in direzione Oberland zurighese, tra Effretikon e Wetzikon i marciapiedi delle stazioni dovranno essere prolungati per un costo stimato a 120 milioni di franchi;
- nel Limmattal l'offerta sarà ampliata in direzione Muri e in direzione Baden/Koblenz. A condizione che venga potenziata la capacità tra Gruemet e Altstetten e che vengano aumentate le prestazioni nel Limmattal, per questo potenziamento dell'offerta saranno necessari un binario di regresso a Muri e un raddoppio del binario tra Döttingen e Siggenthal con un investimento di circa 140 milioni di franchi;
- da Zurigo in direzione di Uster/Wetzikon l'offerta verrà potenziata con tre treni della S-Bahn supplementari. Non è tuttavia ancora chiaro dove transiteranno i treni tra Dübendorf e Zurigo: se circoleranno via Oerlikon, sarà indispensabile un raddoppio di binario tra Uster e Aathal per un costo di 180 milioni di franchi, mentre se circoleranno direttamente via Stadelhofen, occorrerà ampliare anche la stazione di Stadelhofen per un costo di 870 milioni di franchi;
- dopo la realizzazione della seconda galleria di base dello Zimmerberg II, il necessario potenziamento dell'offerta in direzione di Horgen/Wädenswil richiede solamente svariati interventi di minore entità.

<sup>66</sup> Tratta Zurigo–Winterthur cfr. 1 – Asse est-ovest

**Panoramica dell'infrastruttura nella regione di Zurigo**

| Infrastruttura regione di Zurigo                      | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[in mio. CHF] |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Prolungamenti del marciapiede nell'Oberland zurighese |                                 | 120                                      |
| Potenziamento delle capacità Uster – Aathal           |                                 | 180                                      |
| Potenziamento delle capacità stazione di Stadelhofen  |                                 | 870                                      |
| Binario di regresso Muri                              |                                 | 40                                       |
| Potenziamento delle capacità Döttingen – Siggenthal   |                                 | 100                                      |
| Totale                                                |                                 | 1'310                                    |

**10 – Svizzera orientale**

Il potenziamento dell'offerta con l'introduzione della cadenza semioraria dell'Inter-City Zurigo–Sargans–Coira, previsto nell'ambito del mandato della LSIF, richiede in particolare altri binari di cessione della precedenza destinati ai treni merci. I costi ammontano complessivamente a 160 milioni di franchi. A tale scopo non è tuttavia ancora necessario realizzare un incrocio ferroviario sopraelevato a Pfäffikon (Cantone di Svitto), come previsto nel mandato.

Tra Rapperswil e Uznach circoleranno due treni supplementari all'ora, di cui uno proseguirà per Wattwil. Per questo potenziamento dell'offerta occorrerà raddoppiare il binario tra Rapperswil e Uznach per un costo di 240 milioni di franchi.

Nella Valle del Reno sangallese e tra Winterthur e Wil i posti a sedere mancanti verranno offerti introducendo treni più lunghi. I costi per il prolungamento dei marciapiedi tra San Gallo e St. Margrethen ammontano a 30 milioni di franchi.

Tra Buchs e Sargans verrà incrementato il numero di tracce per il traffico merci. A tale scopo occorrerà ampliare la tratta Buchs–Neugrüt raddoppiando il binario per un costo di 180 milioni di franchi.

Tabella 34

**Panoramica dell'infrastruttura nella Svizzera orientale**

| Infrastruttura Svizzera orientale                        | Riferimento<br>a misure<br>LSIF | Costi<br>d'investimento<br>[in mio. CHF] |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Binari di cessione della precedenza Zurigo – Coira       | f                               | 160                                      |
| Potenziamento delle capacità Rapperswil – Uznach         |                                 | 240                                      |
| Prolungamenti del marciapiede San Gallo – St. Margrethen |                                 | 30                                       |
| Potenziamento delle capacità Buchs – Neugrüt             |                                 | 180                                      |
| Totale                                                   |                                 | 610                                      |

**11 – Misure di accelerazione SIF**

Quale conseguenza del cambiamento di strategia in concomitanza con la LSIF (n. 6.3.2.3), le misure di accelerazione verranno sostituite con interventi di potenziamento della capacità. Questi riguardano le tratte Basilea–Delémont, Soletta–Losanna e Losanna–Visp, che dipendono dallo spostamento della cadenza nel nodo di Losanna, come anche l'ampliamento dell'accesso a Zurigo, connesso alla realizzazione della galleria del Chestenberg. I costi d'investimento per queste misure

ammontano a circa 250 milioni di franchi. Gli obiettivi legati ai tempi di percorrenza non vengono in linea di massima messi in discussione. A causa del citato cambiamento di strategia, la loro attuazione dovrà essere chiarita nell'ambito del programma di sviluppo strategico.

## **12 – Ferrovie private**

### **Grigioni**

L'introduzione della cadenza semioraria nel traffico interurbano Zurigo–Coira richiede il completamento della rete della Ferrovia retica per assicurare i collegamenti ai treni delle FFS che circolano con cadenza semioraria. Questa misura richiede complessivamente investimenti per circa 335 milioni di franchi.

L'offerta Landquart–Davos dovrà innanzitutto essere ampliata introducendo la cadenza semioraria. Verrà inoltre adottato un nuovo collegamento all'ora da Landquart a St. Moritz attraverso la galleria della Vereina. Quale complemento del collegamento con cadenza oraria Coira–St. Moritz attraverso la galleria dell'Albula, potrà così essere assicurata la cadenza semioraria per St. Moritz. Quest'ultima presuppone un investimento per un importo pari a circa 180 milioni di franchi. Questi investimenti verranno finanziati attraverso la convenzione sulle prestazioni 2011–2012 e 2013–2016 (ca. 60 mio. fr.) e la fase di ampliamento PROSSIF 2025 (120 mio. fr.).

Per ridurre i tempi di percorrenza sulla tratta Landquart–Klosters–Davos sono necessari altri interventi in Prettigovia e una nuova galleria a Selfranga tra Klosters e Davos. Gli investimenti ammontano complessivamente a circa 530 milioni di franchi.

### **Zermatt–Fiesch–Göschenen–Disentis**

Tra Zermatt e Fiesch la cadenza semioraria sarà assicurata indipendentemente dalla circolazione del Glacier-Express (GEX, Zermatt–St. Moritz). Saranno necessari due nuovi punti d'incrocio e l'ampliamento della stazione di Zermatt. Affinché anche il treno navetta Täsch–Zermatt possa circolare ogni quarto d'ora, lungo alcune sezioni occorrerà raddoppiare il binario. L'investimento complessivo è stimato a circa 40 milioni di franchi.

A lungo termine la cadenza semioraria sulla tratta Zermatt–Fiesch verrà prolungata fino a Disentis. A tale scopo saranno necessari l'ampliamento di diverse stazioni, il prolungamento dei marciapiedi, sezioni a doppio binario e punti d'incrocio. Gli investimenti ammontano complessivamente a circa 80 milioni di franchi.

### **Berna–Soletta**

Per incrementare la stabilità operativa, da Worblaufen a Worb verrà costruita una nuova linea di aggiramento e trasferita una stazione. Il costo dell'investimento ammonta a circa 50 milioni di franchi.

Lungo la tratta Berna–Soletta si prevede di potenziare l'offerta dei trasporti con la cadenza ogni quarto d'ora del treno RE e il prolungamento della S8 fino a Bätterkinden. Queste intensificazioni comportano la ristrutturazione di diverse stazioni e un raddoppio del binario in alcune sezioni per un importo di circa 130 milioni di franchi.

L'introduzione di treni lunghi 180 metri, richiede l'allungamento dei marciapiedi per un costo stimato a circa 55 milioni di franchi. Questi prolungamenti dei marciapiedi presuppongono tuttavia un aumento di capacità della stazione RBS di Berna. Nell'ambito della valutazione dei programmi d'agglomerato di prima generazione, una stazione sotterranea RBS è stata attribuita alla categoria B. Durante l'analisi dei programmi d'agglomerato di seconda generazione l'urgenza di una stazione sotterranea RBS verrà nuovamente valutata.

### **Lucerna–Stans/Giswil–Brünig**

Su entrambe le tratte Lucerna–Stans e Lucerna–Giswil potranno circolare quattro treni all'ora se verranno costruite nuove sezioni a binario doppio e ulteriori punti d'incrocio. Gli investimenti necessari ammontano a circa 90 milioni di franchi verranno finanziati mediante la convenzione sulle prestazioni 2013–2016 (ca. 40 mio. fr.) e la fase di ampliamento PROSSIF 2025 (50 mio. fr.).

Sul passo del Brünig verrà introdotta la cadenza semioraria per soddisfare le esigenze nei momenti di maggior afflusso di turisti. Questo intensificazione della cadenza comporta l'ampliamento delle tratte con sezioni a doppio binario e punti d'incrocio per altri 130 milioni di franchi.

### **Romanshorn–San Gallo–Rapperswil–Arth–Goldau, Wil–Nesslau– Neu St. Johann, Wädenswil–Einsiedeln**

Su queste tratte la capacità di posti a sedere sarà incrementata con l'impiego di treni a due piani o più lunghi. Si sta attualmente valutando a quale soluzione dare la precedenza. Per motivi di capacità e stabilità occorrerà inoltre raddoppiare il binario tra Schindellegi–Feusisberg e Biberbrugg. Gli investimenti ammontano a circa 170 milioni di franchi.

### **Vevey–Blonay**

Per intensificare i collegamenti tra Vevey e Blonay, ossia introducendo un treno ogni quarto d'ora, sarà necessario un punto d'incrocio supplementare sulla tratta a binario unico. Il relativo investimento ammonta a circa 6 milioni di franchi.

### **Montreux–Zweisimmen**

Tra Montreux e Zweisimmen l'offerta verrà intensificata con l'introduzione di un collegamento ogni ora. A tale scopo dovranno essere realizzati diversi punti d'incrocio per un importo di circa 18 milioni di franchi.

## Panoramica delle offerte e della relativa infrastruttura necessaria nell'ambito della fase di ampliamento 2025 (con motivazioni)

Alcune delle offerte indicate nella seguente tabella possono essere realizzate unicamente se la fase di ampliamento 2025 verrà attuata per intero, in quanto le misure dipendono una dall'altra.

Tabella 35

| Offerta                                                                                                                                                   | Infrastruttura                                                                                    | Motivazione                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Intercity Zurigo–Sargans–Coira: cadenza semi-oraria sull'arco dell'intera giornata</i>                                                                 | <i>Binari di cessione della precedenza Zurigo–Coira</i>                                           | <i>Migliorare l'allacciamento della rete urbana (senza misure, solo cadenza oraria)<br/>Migliorare i collegamenti alla regione alpina (a vocazione turistica)<br/>Buoni risultati nella valutazione singola</i> |
| <i>Locarno–Lugano: cadenza semioraria per il traffico viaggiatori</i>                                                                                     | <i>Doppio binario sull'intera tratta Contone–Tenero</i>                                           | <i>Eliminare le carenze di capacità<br/>Migliorare i collegamenti all'interno della rete urbana (senza misure, in parte solo cadenza oraria)</i>                                                                |
| <i>Zurigo–Lugano: cadenza semioraria su tutto l'arco della giornata</i>                                                                                   | <i>Binario di regresso Lugano</i>                                                                 | <i>Migliorare l'allacciamento della rete urbana (senza misure, a periodi solo cadenza oraria)</i>                                                                                                               |
| <i>Berna–Zofingen–Lucerna: cadenza semioraria</i>                                                                                                         | <i>Misure minori Berna–Lucerna</i>                                                                | <i>Migliorare l'allacciamento della rete urbana (senza misure, solo cadenza oraria)</i>                                                                                                                         |
| <i>Aumento delle capacità del nodo per offerte supplementari</i>                                                                                          | <i>Ampliamento del nodo di Berna, incl. separazione dei flussi di traffico a Holligen</i>         | <i>Eliminazione dei problemi di capacità<br/>Compatibilità con eventuali interventi futuri: primo passo per sviluppare offerte opportune sul piano macroeconomico</i>                                           |
| <i>Aggiunta di una terza corsa oraria della S-Bahn cittadina Basilea–Liestal/Gelterkinden e aumento delle capacità del nodo per offerte supplementari</i> | <i>Aumento delle prestazioni Basilea est prima fase, binario di regresso Liestal/Gelterkinden</i> | <i>Eliminazione dei problemi di capacità<br/>Miglioramento dei collegamenti all'interno delle aree metropolitane</i>                                                                                            |
| <i>Aumento della qualità/potenziamento delle capacità nel traffico merci lungo il versante sud del Giura</i>                                              | <i>Galleria a doppio binario Ligerz–Twann</i>                                                     | <i>Eliminazione dei problemi di capacità<br/>Miglioramento delle condizioni di produzione per il traffico merci<br/>Buoni risultati nella valutazione singola</i>                                               |

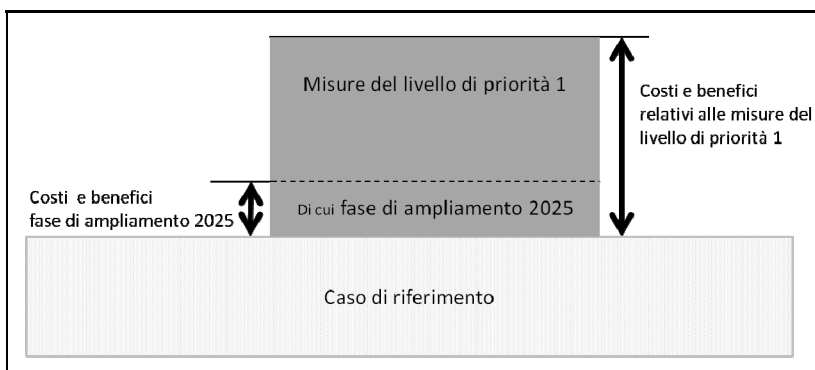
| Offerta                                                                                                            | Infrastruttura                                                            | Motivazione                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Losanna–Ginevra: garanzia della capacità per il traffico merci ampliando l'offerta nel traffico viaggiatori</i> | <i>Losanna–Ginevra: impianti di superamento nel traffico merci</i>        | <i>Eliminazione dei problemi di capacità<br/>Miglioramento dei collegamenti all'interno delle aree metropolitane</i>     |
| <i>Vevey–Blonay<br/>Cadenza ogni quarto d'ora</i>                                                                  | <i>Punti d'incrocio</i>                                                   | <i>Miglioramento dei collegamenti all'interno delle aree metropolitane<br/>Buoni risultati nella valutazione singola</i> |
| <i>Zermatt–Fiesch<br/>Cadenza semioraria e ogni quarto d'ora navetta Täsch–Zermatt</i>                             | <i>Punti d'incrocio</i>                                                   | <i>Buoni risultati nella valutazione singola<br/>Stabilità dell'esercizio</i>                                            |
| <i>Worblaufen–Soletta</i>                                                                                          | <i>Raddoppi di binario, ristrutturazione e ampliamento delle stazioni</i> | <i>Miglioramento dei collegamenti all'interno delle aree metropolitane<br/>Buoni risultati nella valutazione singola</i> |
| <i>Lucerna–Giswil/<br/>Stans: cadenza ogni quarto d'ora</i>                                                        | <i>Raddoppi di binario, punti d'incrocio</i>                              | <i>Miglioramento dei collegamenti all'interno delle aree metropolitane<br/>Buoni risultati nella valutazione singola</i> |
| <i>San Gallo–Rapperswil</i>                                                                                        | <i>Prolungamenti di marciapiedi o ampliamento dei profili</i>             | <i>Buoni risultati nella valutazione singola</i>                                                                         |
| <i>Landquart (Coira)–Davos/St. Moritz: cadenza semioraria</i>                                                      | <i>Punti d'incrocio</i>                                                   | <i>Rapporto con cadenza semioraria FFS proposta Zurigo–Coira</i>                                                         |

## Valutazione delle misure del livello di priorità 1 e della fase di ampliamento 2025

Le misure e il programma di offerta sono valutati mediante la procedura «Indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria» (NIBA)<sup>67</sup>. Per la valutazione delle misure del livello di priorità 1 e della fase di ampliamento 2025 (collegamenti offerti con infrastruttura necessaria) è necessario un caso di riferimento (strada e ferrovia) *senza* gli ampliamenti e le offerte del livello di priorità 1 e della fase di ampliamento 2025<sup>68</sup>. Le ripercussioni, i costi e i benefici sono confrontati con questo caso di riferimento (cfr. figura 20). Per la valutazione sono quindi determinanti la differenza tra i benefici e i costi, rispettivamente il rapporto costi-benefici.

Figura 20

### Valutazione delle misure



Le ripercussioni delle misure del livello di priorità 1 e del programma di offerta 2025 sul caso di riferimento sono state rilevate per diversi indicatori. I principali parametri di input per la valutazione sono gli effetti a livello di domanda e di offerta di trasporti.

<sup>67</sup> [www.bav.admin.ch/index.html?lang=it](http://www.bav.admin.ch/index.html?lang=it) > Basi > Prescrizioni > Utili > Guide  
<sup>68</sup> Vengono esaminate le offerte e le infrastrutture della rete FFS e BLS, ovvero gli investimenti infrastrutturali per 2,2 mia. di fr. della fase di ampliamento 2025 e per circa 18 mia. di fr. del livello di priorità 1.

Nell’orizzonte temporale 2030, nel traffico viaggiatori e nel traffico merci si verificano pertanto i seguenti cambiamenti rispetto al caso di riferimento.

Tabella 36

**Cambiamenti rispetto al caso di riferimento traffico-viaggiatori e traffico merci**

| Traffico viaggiatori                                                            | Modifica a seguito delle misure del livello di priorità 1 | Modifica a seguito della fase di ampliamento 2025 | Parametro di confronto: valore assoluto 2030 |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Prestazione di trasporto ferrovia in milioni di viaggiatori-chilometri all’anno | +2 700                                                    | +300                                              | 23 150 <sup>1</sup>                          |
| Prestazione di esercizio ferrovia in milioni di treni-chilometri all’anno       | +16.6                                                     | +4.4                                              | 134 <sup>1</sup>                             |
| Chilometraggio strada in milioni di veicoli-chilometri all’anno                 | −760                                                      | −80                                               | 65 000 <sup>2</sup>                          |

- <sup>1</sup> Modello FFS: comprende le offerte, risp. la domanda nel 2030 di FFS e BLS. L’offerta è registrata in modo articolato, ad es. senza treni durante gli orari di punta
- <sup>2</sup> Conformemente alle prospettive del traffico viaggiatori svizzeri fino al 2030, domanda 2030 nello scenario di base

| Traffico merci                                                                             | Modifica a seguito delle misure del livello di priorità 1 | Modifica a seguito della fase di ampliamento 2025 | Parametro di confronto |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------|
| Prestazione di trasporto ferrovia in milioni di tonnellate-chilometri nette/nette all’anno | +400                                                      | +180                                              | 16 900 <sup>1</sup>    |
| Prestazione di esercizio ferrovia in milioni di treni-chilometri all’anno                  | +0.9                                                      | +0.5                                              | 31 <sup>2</sup>        |
| Chilometraggio strada in milioni di veicoli-chilometri all’anno                            | −27                                                       | −12                                               | 2165 <sup>3</sup>      |

- <sup>1</sup> Conformemente alle prospettive del traffico merci svizzero fino al 2030, domanda 2030 nello scenario di base
- <sup>2</sup> Tracciati-chilometro nel traffico merci nel 2010 nella rete di FFS e BLS (fonte FFS/BLS)
- <sup>3</sup> Chilometraggio dei veicoli pesanti (peso totale >3,5 t) nel 2009 (fonte: Ufficio federale di statistica)

**Valutazione economico-aziendale**

La valutazione economico-aziendale illustra in che misura le misure del livello di priorità 1 e il programma di offerta 2025 incidono sull’esercizio delle imprese ferroviarie e infrastrutturali e sul fabbisogno di indennità nel traffico regionale.

Con tutte le misure del livello di priorità 1, il risultato del traffico viaggiatori a lunga distanza migliora di oltre 100 milioni di franchi all’anno, nel traffico regionale il fabbisogno d’indennità è di circa 30 milioni di franchi all’anno, mentre nel traffico merci si può prevedere un saldo positivo pari a circa 20 milioni di franchi all’anno. Escludendo gli ammortamenti, l’infrastruttura riporta un peggioramento dei risultati

di circa 120 milioni di franchi all'anno. Gli ammortamenti ammontano a circa 400 milioni di franchi all'anno.

Durante la fase di ampliamento 2025 il risultato del traffico viaggiatori a lunga distanza peggiora di 12 milioni di franchi all'anno, il traffico regionale necessita di indennità per un importo di 14 milioni all'anno mentre, grazie al miglioramento delle procedure operative, il traffico merci registra presumibilmente un saldo positivo di 5 milioni all'anno. Escludendo gli ammortamenti, l'infrastruttura riporta un peggioramento dei risultati di 14 milioni di franchi all'anno. Gli ammortamenti ammontano a circa 55 milioni di franchi all'anno.

### **Valutazione della sostenibilità**

L'analisi macroeconomica che quantifica costi e benefici rileva le modifiche in termini finanziari per i settori che incidono sulla sostenibilità, ossia ecologia, economia e società.

Con le misure del livello di priorità 1, il saldo registra un'eccedenza di ben oltre 300 milioni di franchi all'anno. Risulta interessante anche il rapporto costi-benefici. In questo contesto viene creato un rapporto tra le conseguenze finanziarie e le spese d'investimento. Il rapporto costi-benefici delle misure del livello di priorità 1 ammonta a 1,6. Ogni franco investito nell'infrastruttura produce pertanto un vantaggio economico di 1,6 franchi.

Senza tenere conto dei costi d'investimento, durante la fase di ampliamento 2025 può essere conseguita, a livello di saldo, un'eccedenza di 23 milioni di franchi all'anno; se si includono i costi d'investimento il saldo risulta tuttavia negativo. Il rapporto costi-benefici della fase di ampliamento 2025 ammonta allo 0,4. Tale rapporto indica che i benefici successivi sono in grado di coprire i costi susseguenti, inclusi i costi di manutenzione supplementari per l'infrastruttura. I costi d'investimento dell'infrastruttura sono tuttavia coperti solo in parte, ovvero nella misura del 40 per cento.

### **Commento dei risultati**

Il risultato aritmetico della valutazione della fase di ampliamento 2025 può essere ritenuto poco soddisfacente. Ciononostante, la realizzazione della fase di ampliamento 2025 è raccomandabile poiché funge da «preinvestimento» per le altre fasi utili sul piano macroeconomico per le seguenti ragioni:

- il PROSSIF verrà realizzato in più fasi, mentre qui occorre unicamente approvare la fase di ampliamento 2025. A condizione che venga attuato un programma di sviluppo o vengano realizzate più fasi di ampliamento efficaci dal punto di vista macroeconomico, il primo pacchetto può anche essere contraddistinto da un rapporto costi-benefici assolutamente sfavorevole se così facendo vengono create le premesse per ulteriori potenziamenti dell'offerta con corrispondenti benefici;
- durante la fase di ampliamento 2025 vengono di fatto realizzati interventi costosi nei nodi di Berna e Basilea; essi consentiranno tuttavia l'introduzione di nuove offerte che potranno a loro volta essere attuate solamente nelle fasi di ampliamento successive. Nella fase di ampliamento 2025 occorrerà far fronte ai costi ma non si registreranno ancora i relativi benefici. Simili progetti incidono comunque in modo positivo sulle capacità e sulle possibilità.

Quanto esposto può anche essere illustrato con il seguente confronto:

- il rapporto costi-benefici della fase di ampliamento 2025, che costerà 3500 milioni di franchi e sarà piuttosto limitata per questioni di budget, è dello 0,4;
- il rapporto costi-benefici degli interventi del primo livello di priorità (circa 18 miliardi) è pari a 1,6.

Di conseguenza la fase di ampliamento 2025 può essere ulteriormente sviluppata in modo appropriato e la sua realizzazione può quindi essere raccomandata, soprattutto in riferimento al modello di finanziamento proposto e alla pianificazione continua da attuare.

## Riepilogo di tutti gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria in base alle regioni

| Situazione: novembre 2011                                                                              | NFTA al<br>30.06.11 | R-RAV    | SIF      | PROSSIF<br>2025 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 1 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 2 | CP<br>2007-2010<br>2011-2012 | CP <sup>1/</sup><br>2013-2016 | FI<br>(progetti<br>urgenti) | FI<br>Progetti A |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------|----------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------|
| [mio. CHF]                                                                                             | *10/1998            | *10/2003 | *10/2005 | *10/2008        | *10/2008                            | *10/2008                            | effettivo                    | effettivo                     | *10/2005                    | *10/2005         |
| <i>*a causa di livelli dei prezzi diversi i valori sono da considerarsi solo indicativi</i>            |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| <b>Regione Ovest (BE, FR, GE, JU, NE, VD, VS)</b>                                                      |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| NFTA asse del Lötschberg                                                                               | 4'311               |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| NFTA potenziamenti delle tratte asse del Lötschberg                                                    | 367                 |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Aumento delle prestazioni regione di Ginevra, nodo di Ginevra                                          |                     | 44       | 10       |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA)                                                               |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               | 550                         |                  |
| Nodo di Losanna e Losanna – Renens                                                                     |                     |          | 1'050    |                 |                                     |                                     | 27                           | 13                            |                             |                  |
| Ampliamento Cossonay, Bussigny, Cully                                                                  |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             | 22               |
| Nodo di Losanna impianti di stationamento Paleyres                                                     |                     | 10       |          |                 |                                     |                                     | 1                            | 9                             |                             |                  |
| Importo residuo Losanna – Vallorbe                                                                     |                     | 20       |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Stazione di Prilly - Malley, Réseau Express Vaudois (REV)                                              |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               | 40                          |                  |
| Losanna – Briga – Domodossola: ampliamento dei profili e potenziamento delle capacità                  |                     |          | 120      |                 |                                     |                                     | 9                            | 11                            |                             |                  |
| Versante sud del Giura Losanna – Bienne – Olten: aumento delle prestazioni                             |                     |          | 50       |                 |                                     |                                     | 13                           | 4                             |                             |                  |
| Losanna – Berna: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni                              |                     |          | 110      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Bienne – Delémont – Porrentruy: potenziamento delle capacità                                           |                     |          | 20       |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Aumento delle prestazioni Delémont – Delle e contributo per la riapertura della tratta Delle – Belfort |                     | 40       |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Contributo per la riapertura della tratta Bellegarde – Nurieux – Bourg-en-Bresse                       |                     | 165      |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Contributo per raccordo RAV Rhin – Rhone                                                               |                     | 100      |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Aumento delle prestazioni Vallorbe/Pontarlier – Dijon                                                  |                     | 40       |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Aumento delle prestazioni nodo di Berna e Berna – Thun, separazione dei flussi di traffico Wylersfeld  |                     |          | 180      |                 |                                     |                                     | 1                            | 28                            |                             | 33               |
| Terzo binario Rütli – Zollikofen                                                                       |                     |          |          |                 |                                     |                                     | 43                           | 1                             |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità nodo di Ginevra                                                           |                     |          |          |                 | 790                                 |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Garanzia della capacità traffico merci Losanna – Ginevra                                               |                     |          |          | 330             |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Misure di conservazione della linea lungo il versante sud del Giura che aggira Losanna                 |                     |          |          |                 |                                     | 350                                 |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Renens – Allaman                                                          |                     |          |          |                 |                                     | 1'900                               |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Gland – Rolle                                                             |                     |          |          |                 |                                     | 600                                 |                              |                               |                             |                  |

| Situazione: novembre 2011                                                                                     | NFTA al<br>30.06.11                                                                                       | R-RAV      | SIF          | PROSSIF<br>2025 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 1 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 2 | CP<br>2007-2010<br>2011-2012<br>effettivo | CP <sup>1/</sup><br>2013-2016<br>effettivo | FI<br>(progetti<br>urgenti)<br>*04/2005 | FI<br>Progetti A<br>*10/2005 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|
|                                                                                                               | [mio. CHF]<br><br>*a causa di livelli dei prezzi diversi i valori sono da<br>considerarsi solo indicativi | *10/1998   | *04/2005     | *10/2008        | *10/2008                            | *10/2008                            |                                           |                                            |                                         |                              |
| Ristrutturazione e ampliamento della tratta Losanna – Berna                                                   |                                                                                                           |            |              |                 | 1'090                               |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Prolungamenti del marciapiede Ginevra – La Plaine (condizione: potenziamento del nodo di Ginevra)             |                                                                                                           |            |              |                 | 110                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Aumento delle prestazioni Coppet – Ginevra                                                                    |                                                                                                           |            |              |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         | 28                           |
| Separazione dei flussi di traffico Châtelaïne                                                                 |                                                                                                           |            |              |                 | 280                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Aumento delle prestazioni Losanna – Vallese                                                                   |                                                                                                           |            |              |                 | 290                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità nodo di Berna                                                                    |                                                                                                           |            |              | 410             |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Agglomerato di Bienne: fermata FFS Bözingenfeld                                                               |                                                                                                           |            |              |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         | 3                            |
| Potenziamento delle capacità Ligerz – Twann                                                                   |                                                                                                           |            |              | 390             |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Aumento delle prestazioni in particolare a Yverdon                                                            |                                                                                                           |            |              |                 |                                     | 220                                 |                                           |                                            |                                         |                              |
| Prolungamento del marciapiede a Lyss e Bienne                                                                 |                                                                                                           |            |              |                 | 30                                  |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Agglomerato RUN: nuova stazione di Morgarten                                                                  |                                                                                                           |            |              |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         | 1                            |
| Potenziamento delle capacità Gümligen – Münsingen                                                             |                                                                                                           |            |              |                 | 630                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità in direzione di Langnau                                                          |                                                                                                           |            |              |                 |                                     | 150                                 |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità Berna – Burgdorf                                                                 |                                                                                                           |            |              |                 |                                     | 700                                 |                                           |                                            |                                         |                              |
| Separazione dei flussi di traffico Holligen                                                                   |                                                                                                           |            |              | 210             |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Equipaggiamento con tecnica ferroviaria della sezione Ferden-Mitholz nella galleria di base del<br>Lötschberg |                                                                                                           |            |              |                 | 770                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità Wankdorf – Gümligen                                                              |                                                                                                           |            |              |                 |                                     | 690                                 |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità della galleria dell'Engstigen e del nodo di Briga, misure minori                 |                                                                                                           |            |              |                 |                                     | 580                                 |                                           |                                            |                                         |                              |
| Berna – Neuchâtel: galleria di Rosshäusern                                                                    |                                                                                                           | 100        |              |                 |                                     |                                     |                                           | 64                                         |                                         |                              |
| Ampliamento Leissigen                                                                                         |                                                                                                           |            |              |                 |                                     |                                     |                                           | 23                                         |                                         |                              |
| Aumento delle prestazioni Spiez – Interlaken                                                                  |                                                                                                           |            | 100          |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Garanzia nodo di collegamento Thun                                                                            |                                                                                                           |            | 40           |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamenti delle capacità Berna – Neuchâtel/Schwarzenburg                                                  |                                                                                                           |            |              |                 | 270                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Matterhorn Gotthard Infrastruktur (MGI)                                                                       |                                                                                                           |            |              | 40              | 80                                  |                                     | 16                                        | 18                                         |                                         |                              |
| Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)                                                                          |                                                                                                           |            |              | 130             |                                     | 50                                  |                                           | 39                                         |                                         |                              |
| Goldenpass                                                                                                    |                                                                                                           |            |              | 6               | 19                                  |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Lausanne-Echallens-Bercher (LEB)                                                                              |                                                                                                           |            |              |                 |                                     |                                     |                                           | 15                                         |                                         |                              |
| <b>Totale Regione Ovest</b>                                                                                   | <b>4'678</b>                                                                                              | <b>519</b> | <b>1'680</b> | <b>1'516</b>    | <b>4'359</b>                        | <b>5'240</b>                        | <b>109</b>                                | <b>224</b>                                 | <b>590</b>                              | <b>86</b>                    |

| Situazione: novembre 2011                                                                         | NFTA al<br>30.06.11 | R-RAV    | SIF       | PROSSIF<br>2025 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 1 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 2 | CP<br>2007-2010<br>2011-2012<br>effettivo | CP <sup>1/</sup><br>2013-2016<br>effettivo | FI<br>(progetti<br>urgenti)<br>*04/2005 | FI<br>Progetti A<br>*10/2005 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------|-----------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|
|                                                                                                   | [mio. CHF]          | *10/1998 | *04/2005  | *10/2008        | *10/2008                            | *10/2008                            |                                           |                                            |                                         |                              |
| <i>*a causa di livelli dei prezzi diversi i valori sono da considerarsi solo indicativi</i>       |                     |          |           |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| <b>Regione Nord-occidentale (AG, BS, BL, SO)</b>                                                  |                     |          |           |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Agglomerato di Soletta: spostamento stazione di Bellach                                           |                     |          |           |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         | 3                            |
| Agglomerato di Soletta: nuova fermata Solothurn Brühl Ost                                         |                     |          |           |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         | 3                            |
| Agglomerato di Aareland: fermata WSB Torfeld Süd                                                  |                     |          |           |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         | 2                            |
| Agglomerato di Aareland: spostamento fermata Küngoldingen                                         |                     |          |           |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         | 1                            |
| Otten – Aarau: potenziamento delle capacità                                                       |                     |          | 680       |                 |                                     |                                     | 12                                        | 79                                         |                                         |                              |
| Secondo ponte sul Reno a Basilea                                                                  |                     |          |           |                 |                                     |                                     | 31                                        | 17                                         |                                         |                              |
| Basilea – Otten: aumento delle prestazioni, Basilea binario 8                                     |                     |          | 320       |                 |                                     |                                     | 9                                         |                                            |                                         |                              |
| Nodo di Otten                                                                                     |                     |          | 10        |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Binario formazione traffico merci Lupfig                                                          |                     |          |           |                 |                                     |                                     | 7                                         |                                            |                                         |                              |
| Miglioramento dell'offerta Lenzburg                                                               |                     |          |           |                 |                                     |                                     | 15                                        |                                            |                                         |                              |
| Raccordo aeroporto di Basilea-Mulhouse                                                            |                     | 25       |           |                 |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità Rapperswil – Gruemet                                                 |                     |          |           |                 | 1'970                               |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità Gruemet – Altstetten                                                 |                     |          |           |                 | 3'120                               |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Separazione dei flussi di traffico Pratteln                                                       |                     |          |           |                 | 510                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Aumenti delle prestazioni nodi di Aarau e Baden, potenziamento delle capacità Wanzwil – Solothurn |                     |          |           |                 | 400                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Binario di collegamento Mägenwil/Brunegg                                                          |                     |          |           |                 | 40                                  |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Binario di regresso Muri                                                                          |                     |          |           |                 | 40                                  |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità Döttingen - Siggental                                                |                     |          |           |                 | 100                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Aumento delle prestazioni Basilea-Est 1a tappa, misure di ampliamento Ergolzthal                  |                     |          |           | 390             |                                     |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Misure di ampliamento Laufental, misure minori                                                    |                     |          |           |                 | 100                                 |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Binario di cessione della precedenza Tecknau                                                      |                     |          |           |                 | 80                                  |                                     |                                           |                                            |                                         |                              |
| Sissach – Tecknau, aumento delle sezioni di blocco                                                |                     |          |           |                 |                                     |                                     | 3                                         |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità Pratteln – Rheinfelden                                               |                     |          |           |                 |                                     | 790                                 |                                           |                                            |                                         |                              |
| Aumento delle prestazioni Basilea-Est 2a tappa, nodi di Baden/Wettingen                           |                     |          |           |                 |                                     | 580                                 |                                           |                                            |                                         |                              |
| Variante lunga del Wisenberg incl. separazioni dei flussi di traffico nella regione di Otten      |                     |          |           |                 |                                     | 5'610                               |                                           |                                            |                                         |                              |
| Potenziamento delle capacità Basilea – Delémont                                                   |                     |          |           |                 |                                     | 390                                 |                                           |                                            |                                         |                              |
| Baselland Transport (BLT)                                                                         |                     |          |           |                 |                                     |                                     |                                           | 27                                         |                                         |                              |
| Hafenbahn Kanton Basel-Stadt (HBS)                                                                |                     |          |           |                 |                                     |                                     |                                           | 17                                         |                                         |                              |
| <b>Totale Regione Nord-occidentale</b>                                                            |                     | <b>-</b> | <b>25</b> | <b>1'010</b>    | <b>390</b>                          | <b>6'360</b>                        | <b>7'370</b>                              | <b>77</b>                                  | <b>140</b>                              | <b>9</b>                     |

| Situazione: novembre 2011                                                                | NFTA al<br>30.06.11 | R-RAV    | SIF      | PROSSIF<br>2025 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 1 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 2 | CP<br>2007-2010<br>2011-2012 | CP <sup>1/</sup><br>2013-2016 | FI<br>(progetti<br>urgenti) | FI<br>Progetti A |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------|----------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------|
| [mio. CHF]                                                                               | *10/1998            | *10/2003 | *04/2005 | *10/2008        | *10/2008                            | *10/2008                            | effettivo                    | effettivo                     | *04/2005                    | *10/2005         |
| *a causa di livelli dei prezzi diversi i valori sono da considerarsi solo indicativi     |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Regione Centro (LU, NW, OW, UR, SZ, TI, ZG)                                              |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Asse del San Gottardo                                                                    | 13'157              |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamenti delle tratte sull'asse del San Gottardo                                    | 515                 |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Aumento delle prestazioni Basilea – Gottardo Nord                                        |                     |          | 125      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Aumento delle prestazioni Gottardo Sud – Chiasso                                         |                     |          | 190      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Cham – Rotkreuz e aumento delle prestazioni nodo di Thalwil |                     |          | 75       |                 |                                     |                                     | 18                           |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Zugo – Arth-Goldau                                          |                     |          | 110      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Stadtbahn Zug, 1° completamento parziale                                                 |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               | 25                          |                  |
| Agglomerato Mendrisiotto: fermata TILO S. Martino – Mendrisio                            |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             | 2                |
| Aumento delle prestazioni Bellinzona – Luino                                             |                     |          | 52       |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Bellinzona – Locarno                                        |                     |          | 90       |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Raccordo ferroviario Mendrisio – Varese (FMV)                                            |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               | 67                          |                  |
| Potenziamento stazione di Castione-Arbedo                                                |                     |          |          |                 |                                     |                                     | 22                           |                               |                             |                  |
| Potenziamento stazione di Giubiasco                                                      |                     |          |          |                 |                                     |                                     | 2                            | 41                            |                             |                  |
| Agglomerato di Zugo: nuova fermata Sumpf sulla rete S-Bahn                               |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             | 1                |
| Potenziamento delle capacità Thalwil – Baar                                              |                     |          |          |                 | 1'190                               |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Zugo – Baar                                                 |                     |          |          |                 | 240                                 |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Zugo – Chollermühle                                         |                     |          |          |                 | 170                                 |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Rotsee e Fluhmühle-Lucerna                                  |                     |          |          |                 | 600                                 |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Stazione sotterranea Lucerna <sup>2/</sup>                                               |                     |          |          |                 |                                     | 1'570                               |                              |                               |                             |                  |
| Prolungamenti dei marciapiedi Lucerna – Hochdorf                                         |                     |          |          |                 | 90                                  |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Aumento delle prestazioni Berna – Lucerna                                                |                     |          |          | 60              |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Contone – Tenero                                            |                     |          |          | 150             |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Binario di regresso Lugano                                                               |                     |          |          | 100             |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Circonvallazione di Bellinzona                                                           |                     |          |          |                 |                                     | 1'160                               |                              |                               |                             |                  |
| Nuova tratta di Axen                                                                     |                     |          |          |                 |                                     | 2'500                               |                              |                               |                             |                  |
| Zentralbahn (zb)                                                                         |                     |          |          | 50              |                                     | 130                                 |                              | 40                            |                             |                  |
| Totale Regione Centro                                                                    | 13'672              | -        | 642      | 360             | 2'290                               | 5'360                               | 42                           | 81                            | 92                          | 4                |

| Situazione: novembre 2011                                                                                | NFTA al<br>30.06.11 | R-RAV    | SIF      | PROSSIF<br>2025 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 1 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 2 | CP<br>2007-2010<br>2011-2012 | Cp <sup>1/</sup><br>2013-2016 | FI<br>(progetti<br>urgenti) | FI<br>Progetti A |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------|----------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------|
| [mio. CHF]                                                                                               | *10/1998            | *10/2003 | *04/2005 | *10/2008        | *10/2008                            | *10/2008                            | effettivo                    | effettivo                     | *04/2005                    | *10/2005         |
| <i>*a causa di livelli dei prezzi diversi i valori sono da considerarsi solo indicativi</i>              |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Regione Est (AR, AI, GR, GL, SG, SH, TG, ZH)                                                             |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Ampliamento Surselva                                                                                     | 112                 |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Collegamento Svizzera orientale                                                                          | 99                  |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamenti San Gallo – Arth-Goldau                                                                    | 101                 |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Linea di transito Zurigo, S-Bahn e traffico a lunga distanza                                             |                     |          | 213      |                 |                                     |                                     | 244                          | 236                           | 400                         | 282              |
| 4° completamento parziale S-Bahn Zurigo, incl. cantoni confinanti                                        |                     |          |          |                 |                                     |                                     | 1                            | 33                            |                             | 56               |
| Potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni Zurigo – Winterthur                             |                     | 100      | 390      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| 3° completamento parziale S-Bahn Furtal                                                                  |                     |          |          |                 |                                     |                                     | 15                           |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni Winterthur – San Gallo/Toggenburgo              |                     |          | 150      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni Thurtal                                         |                     |          | 110      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni San Gallo – St. Margrethen                      |                     | 80       |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento S-Bahn San Gallo                                                                           |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             | 38               |
| Riduzione tempi di percorrenza St. Margrethen – Sargans                                                  |                     | 70       | 10       |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Aumento delle prestazioni San Gallo – Konstanz                                                           |                     | 60       |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni Bülach – Sciaffusa                              |                     | 130      | 10       |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Elettrificazione Lindau – Geltendorf                                                                     |                     | 75       |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Agglomerato di Sciaffusa                                                                                 |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             | 14               |
| Potenziamento delle capacità Bassersdorf/Dietlikon–Winterthur (variante breve della galleria di Brütten) |                     |          |          |                 | 2'130                               |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Aumento delle prestazioni nodo di Winterthur, nodi di San Gallo e Wil                                    |                     |          |          |                 | 370                                 |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Prolungamenti del marciapiede nell'Oberland zurighese                                                    |                     |          |          |                 | 120                                 |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Uster – Aathal                                                              |                     |          |          |                 | 180                                 |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità stazione di Stadelhofen                                                     |                     |          |          |                 |                                     | 870                                 |                              |                               |                             |                  |
| Binari di cessione della precedenza Zurigo – Coira                                                       |                     |          |          | 160             |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Rapperswil – Uznach                                                         |                     |          |          |                 |                                     | 240                                 |                              |                               |                             |                  |
| Prolungamenti del marciapiede San Gallo – St. Margrethen                                                 |                     |          |          |                 | 30                                  |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamento delle capacità Buchs – Neugrüt                                                             |                     |          |          |                 |                                     | 180                                 |                              |                               |                             |                  |
| Progetto preliminare / deposito pubblico dei piani Gateway Limmattal                                     |                     |          |          |                 |                                     |                                     | 3                            | 1                             |                             |                  |
| Ferrovia retica (RhB)                                                                                    |                     |          |          | 120             | 155                                 | 530                                 | 4                            | 69                            |                             |                  |
| Südostbahn (SOB)                                                                                         |                     |          |          | 55              | 115                                 |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Appenzeller Bahn (AB)                                                                                    |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              | 12                            |                             |                  |
| Totale Regione Est                                                                                       | 312                 | 515      | 883      | 335             | 3'100                               | 1'820                               | 267                          | 351                           | 400                         | 390              |

| Situazione: novembre 2011                                                                                            | NFTA al<br>30.06.11 | R-RAV    | SIF      | PROSSIF<br>2025 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 1 | PROSSIF<br>Livello di<br>priorità 2 | CP<br>2007-2010<br>2011-2012 | Cp <sup>1/</sup><br>2013-2016 | FI<br>(progetti<br>urgenti) | FI<br>Progetti A |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------|----------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------|
| [mio. CHF]                                                                                                           | *10/1998            | *10/2003 | *04/2005 | *10/2008        | *10/2008                            | *10/2008                            | effettivo                    | effettivo                     | *04/2005                    | *10/2005         |
| *a causa di livelli dei prezzi diversi i valori sono da considerarsi solo indicativi                                 |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Progetti che concernono tutta la rete                                                                                |                     |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Vigilanza progetto NFTA                                                                                              | 98                  |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Riserve NFTA                                                                                                         | 340                 |          |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Progetti SIF che riguardano tutta la rete (impianti di stazionamento, alimentazione di corrente, risanamento fonico) |                     |          | 450      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Misure di compensazione traffico regionale, art. 6 LSIF                                                              |                     |          | 250      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Vigilanza progetto SIF                                                                                               |                     |          | 30       |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Credito di pianificazione per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria                                       |                     |          | 40       |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Rischi progetto SIF                                                                                                  |                     |          | 415      |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Misure di accelerazione Giura, versante sud del Giura, Vallese, Zurigo                                               |                     |          |          |                 | 250                                 |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Credito di pianificazione 2a fase di ampliamento PROSSIF                                                             |                     |          |          | 100             |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Impianti d'esercizio (impianti di stazionamento, per traffico merci e alimentazione di corrente, risanamento fonico) |                     |          |          | 400             | 1'360                               |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Diversi investimenti singoli                                                                                         |                     |          |          | 400             |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Vigilanza progetto raccordi RAV                                                                                      |                     | 25       |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Riserva raccordi RAV                                                                                                 |                     | 6        |          |                 |                                     |                                     |                              |                               |                             |                  |
| Potenziamenti traffico merci (Chavornay, Rothenburg)                                                                 |                     |          |          |                 |                                     |                                     | 11                           | 7                             |                             |                  |
| Circa altri 50 progetti <10 mio. FFS                                                                                 |                     |          |          |                 |                                     |                                     | 141                          | 23                            |                             |                  |
| Totale progetti che concernono tutta la rete                                                                         | 438                 | 31       | 1'185    | 900             | 1'610                               | -                                   | 152                          | 30                            | -                           | -                |
| Totale                                                                                                               | 19'100              | 1'090    | 5'400    | 3'500           | 17'720                              | 19'790                              | 647                          | 825                           | 1'082                       | 489              |

<sup>1/</sup> Disegno messaggio concernente il finanziamento dell'infrastruttura 2013-2016 (attualmente in consultazione presso i Cantoni)

<sup>2/</sup> Alternativa al potenziamento delle capacità Rotsee e Fluhmühle-Lucerna